

**Dai Porti:****Trieste:**

**"...supererà nel 2018 i 10mila treni..."** (Ansa)

**Venezia:**

**"...Scontro tra Musolino e Torricella..."** (Corriere del Veneto)

**"...Linee guida per formazione piloti..."** (Messaggero Marittimo)

**Genova:**

**"...Ponte crollato, la ricostruzione..."** (La Sicilia, Il Secolo XIX, Ansa, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, Affari & Finanza, Ferpress, La Gazzetta Marittima)

**La Spezia:**

**"...Concorso di idee"La Spezia Porta di Sion"..."**  
(Ferpress, Messaggero Marittimo)

**"...Si presenta oltreoceano..."** (Ansa)

**"...Traffici in aumento a Spezia e Carrara..."**  
(Ansa, Messaggero Marittimo)

**Livorno:**

**"...Darsena Europa..."** (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

**"...Commercio globale..."** (Il Telegrafo)

**"...Tensostruttura di Gimaldi..."**  
(Il Telegrafo, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

**"...Moby, refitting e bretella ..."** (Il Tirreno)

**"...Livorno e Tirreno al Top..."** (La Gazzetta Marittima)

**Piombino:**

**"...Aferpi riparte..."** (Il Telegrafo, Il Tirreno)

**Civitavecchia:**

**"...Privilege Yard, Ugl chiede chiarezza..."** (Civonline)

**"...Cessione delle quote di Port Mobility:tutto regolare..."** (Civonline)

**Napoli:**

**"...L'epoca del digitale nei porti alla Naples Shipping Week..."**  
(La Gazzetta Marittima)

**"...stringe relazioni con Governo Hong Kong..."**  
(Ferpress, Informazioni Marittime)

**Bari:**

**"...Un porto competitivo, quando?..."** (Il Nautilus)

**"...Zes, stop alle imposte locali..."** (Nuovo Quotidiano di Puglia)

**"...Porto strategico dei traffici nel Mediterraneo..."**  
(Nuovo Quotidiano di Puglia)

**Gioia Tauro:**

**"...il rilancio punta sul retroporto..."** (Affari & Finanza)

# INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
8,9 e 10 SETTEMBRE 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

## Augusta:

"...via ai lavori per la realizzazione dell'hotspot..." (giornale di sicilia.it)

## Focus:

- **Nasce l'autorità dello stretto di Messina**  
(Ansa, Ferpress, Gazzetta del Sud, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX, gazzettadelsud.it)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



## Porti: Trieste supererà nel 2018 i 10mila treni

D'Agostino, siamo modello, Italia ha bisogno di innovazione

(ANSA) - CASTENEDOLO (BRESCIA), 8 SETT - Il futuro del trasporto merci passa dall'elettificazione del sistema, e in tal senso il "sistema Trieste" può essere considerato un modello per l'Italia. Nel solo 2018 il porto di Trieste "raggiungerà un movimento complessivo di oltre diecimila treni, impensabile fino a quattro anni fa". Questo il messaggio che il presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, Zeno d'Agostino, ha voluto portare al convegno internazionale "Il trasporto elettrico delle merci su strada", organizzato a Castenedolo (Brescia) tra gli altri dalla società Brebemi, da Concessioni Autostrade lombarde e Regione Lombardia.

"Il caso Trieste - ha detto d'Agostino - non è importante soltanto per l'area triestina, ma può essere davvero considerato un modello a cui deve guardare tutta l'Italia. E' stata messa in piedi a Trieste una revisione di tutta la governance del territorio, nell'ambito della quale l'Autorità di sistema è diventato davvero soggetto coordinatore. E' questo ciò che prevede la riforma dei porti, ed è questo che rende davvero operativo il sistema. In Italia ne abbiamo bisogno più degli altri". I risultati lo dimostrano: dal 2015 a oggi il porto di Trieste ha raddoppiato il numero di treni. Il traffico merci complessivo è passato da 55 milioni di tonnellate nel 2015 a 65 milioni di tonnellate oggi. "Tutto ciò perché Trieste ha recepito le potenzialità della riforma - ha sottolineato d'Agostino -. Le funzioni dell'Autorità di sistema sono da soggetto coordinatore di tutto il territorio, e Trieste ha colto i benefici di tutto ciò. Basti pensare che a tutto il 30 giugno i treni sono stati 4.980, e a fine anno di certo supereremo quota diecimila".

## Scontro tra Musolino e Torricella Il Porto deve risarcire l'ex direttore

Il Tar: licenziamento illegittimo. Il presidente ricorre, il dirigente fa causa per mobbing



Musolino  
Ordinanza  
infondata.  
il Porto  
non può  
prescindere  
dalla  
correttezza  
delle  
procedure



Torricella  
Rimarcata  
la verità che  
mi era stata  
negata. I  
numerosi  
esposti alle  
procure non  
hanno por-  
tato a nulla

**VENEZIA** Scontro al Porto di Venezia. Giovedì il giudice del Lavoro ha dichiarato illegittimo il licenziamento dell'ex direttore tecnico Nicola Torricella condannando l'Autorità di sistema a pagare 340 mila euro. «Ricorreremo, l'ordinanza appare infondata e contraddittoria nelle motivazioni esposte», dice il presidente Musolino che aveva allontanato il dirigente. «Viene rimarcata la verità che mi era stata negata — risponde a distanza Torricella —. Adesso mi riservo di procedere in sede penale per calunnia e civile per mobbing».

Ormai è guerra aperta tra i due: «Sono stato costantemente sotto attacco di chi mi ha licenziato», dice l'ex direttore; «L'Autorità portuale di Venezia non può e non deve prescindere dalla correttezza delle procedure amministrative, ritenendo non accettabile, moralmente e normativamente, destinare a qualsivoglia progetto risorse pubbliche sulla base di indicazioni verbali o avulse alle procedure amministrative che devono garantire trasparenza e tracciabilità», risponde il presi-

dente. Anche perché l'ordinanza del giudice del Lavoro Barbara Bortot boccia tutte le motivazioni, considerandole infondate, che hanno portato il Porto a licenziare Torricella. La vicenda era cominciata il 27 ottobre dello scorso anno con l'allontanamento del direttore tecnico a cui è stato contestato «di aver trasmesso a più soggetti, tra cui l'Autorità marittima, un progetto a sua firma avente il ripristino della viabilità del canale Vittorio Emanuele, che non sarebbe stato discusso né approvato dall'ente» e «di aver bandito una gara per un importo superiore a quanto previsto senza autorizzazione». Entrambi i motivi sono stati contestati da Torricella trovando l'appoggio del giudice del Lavoro che ha definito «l'insussistenza delle pretese gravi violazioni». Nel primo caso perché il presidente si era occupato, con tanto di sopralluogo, del progetto e nel secondo perché è stata confermata la ragione d'urgenza del provvedimento che ha portato il direttore a bandire la gara. «Il giudice ha ritenuto di far proprie le dichiarazioni re-

se in corso di udienza dal solo ricorrente, senza ritenere necessario procedere all'assunzione di prove testimoniali — dice Musolino — Per quanto riguarda la gara è evidente che non fosse stato autorizzato da me alcun aumento di spesa e che il ricorrente non ha agito di propria iniziativa dato che l'autorizzazione gli era stata data verbalmente dall'allora presidente Costa. Noi non possiamo prescindere dalla correttezza delle procedure».

Uno scontro che continuerà ancora nelle aule di tribunale anche perché Torricella non si ferma («Ho passato questi mesi a spiegare ai miei figli che se lavori bene e con onestà comunque puoi trovare il male lungo la tua strada») pensando a cause per calunnia e mobbing. «I numerosi esposti a varie procure presentate da chi mi ha licenziato per sua buona pace non hanno portato a nulla. Senza considerare che il mio allontanamento ha portato a conseguenze pratiche sull'attività del porto».

F. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La vicenda

● Nell'ottobre dello scorso anno il presidente del Porto Pino Musolino aveva licenziato il direttore tecnico Nicola Torricella contestandogli iniziative unilaterali e all'insaputa dell'ente

● Il giudice del Lavoro giovedì ha dato ragione a Torricella che era ricorso contro il provvedimento considerato «illegittimo»

● Musolino ha deciso di fare ricorso mentre Torricella vuole promuovere due cause per calunnia e mobbing



## Linee guida per formazione Piloti

Nuova bozza di decreto interdirigenziale

VENEZIA – Si è conclusa con un successo dell'Unione Piloti dei porti (UP), la riunione tenutasi nella sede del Comando generale delle Capitanerie di porto convocata per fare il punto sull'istruttoria relativa alle linee guida per la formazione e l'aggiornamento professionale dei piloti.

Al termine della stessa è stata infatti individuata una nuova bozza di decreto interdirigenziale che nella sostanza recepisce i suggerimenti proposti in questi mesi dall'UP. "La nostra associazione – ha dichiarato **Ciro Romano**, segretario dell'Unione Piloti – credo che si possa sentire fiera e soddisfatta di aver saputo sottoporre alle Autorità preposte modifiche su criticità e problematiche di un documento che interesserà il futuro dei Piloti".

Alla dichiarazione di **Romano**, hanno fatto eco i capitani **Vincenzo Bellomo** (nella foto) e **Marco Ragusa**, rispettivamente presidente e vice presidente dell'UP: "Siamo oltremodo felici del risultato ottenuto. Così come dichiarato subito dopo la nostra elezione, anche in questa sede abbiamo mantenuto fede al nostro impegno di difendere gli interessi di tutti i piloti. Dobbiamo poi sicuramente ringraziare i vertici del Comando generale delle Capitanerie di porto e del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il dialogo costruttivo instauratosi".

Al tavolo ministeriale di discussione erano presenti per l'Unione Piloti, il presidente **Vincenzo Bellomo**, il vice **Marco Ragusa**, l'avvocato marittimista **Paolo Malaguti** ed il segretario **Ciro Romano**, per la Fedepiloti, il direttore **Giacomo Scarpati**, per il ministero delle Infrastrutture e Trasporti la dottoressa **Patrizia Scarchilli** e la dottoressa **Maria Cristina Farina** e in rappresentanza del Comando generale delle Capitanerie di porto il Contrammiraglio **Luigi Giardino**, Capo 6° Reparto – Sicurezza della Navigazione ed il comandante **Ida Montanaro** in servizio nello stesso reparto.

L'incontro, svoltosi in un clima di amichevole e di sincera collaborazione, ha dato modo di fare chiarezza per l'Unione Piloti su alcuni punti di criticità in precedenza riscontrati sulla prima bozza di decreto interdirigenziale. Il presidente **Vincenzo Bellomo**, a sostegno delle tesi dell'UP, ha sottoposto all'attenzione dei presenti le linee guida di altri Paesi europei come Germania e Finlandia ed extraeuropei come gli Stati Uniti, richiamando altresì la legislazione britannica. Il vicepresidente **Marco Ragusa** ha, invece, rappresentato l'importanza che la legislazione speciale della licenza di pilotaggio fosse richiamata anche nel testo di adozione della Risoluzione IMO A960.

I rappresentanti del Mit hanno, quindi, rassicurato che il conseguimento dell'attestato di partecipazione ai corsi non avrà alcun effetto sulla medesima ed, ancora, che i corsi saranno, in ogni caso, privi di esame finale, ferma restando la loro frequenza obbligatoria, ad eccezione di quanti abbiano già accumulato un'esperienza di pilotaggio superiore a 25 anni, in quanto soggetti che saranno verosimilmente esentati dalla frequenza di corsi.

Al termine della riunione l'Unione Piloti ha ringraziato il contrammiraglio **Luigi Giardino**, Capo 6° Reparto – Sicurezza della Navigazione del Comando generale delle Capitanerie di porto, per la professionalità e per la paziente ed instancabile capacità di dialogo che ha permesso di approdare al testo unanimemente condiviso della nuova bozza di decreto interdirigenziale.

## Ponte crollato, in arrivo il decreto Altro indagato lascia commissione

*Il governatore Toti: «Stop polemiche, il governo dia buone notizie ai liguri» Toninelli: «Pronte misure importantissime per Genova e i genovesi»*

Blanca Maria ManfrediCernobbio. «Tutti» vogliono che sia Fincantieri a ricostruire il ponte Morandi di Genova: «Per una volta anche il governo». L'assicurazione arriva dal presidente della Liguria, Giuseppe Toti, che con i ministri 5 Stelle ormai ha uno scontro quotidiano, in primis con il vicepremier Luigi Di Maio e il titolare delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. In ballo ci sono le competenze sulla ricostruzione, ma anche di più.

La questione ha a che fare con l'immagine dell'Italia, come dimostra la prima pagina del New York Times che ieri ha dedicato un lungo articolo al crollo che è costato la vita a 43 persone e ancora tiene in sospeso oltre 500 sfollati. Per loro e per tutta l'economia di Genova e del suo porto c'è la necessità di fare presto. Ma il cammino è irto di ostacoli. Ieri si è dimesso dalla commissione ispettiva del ministero delle Infrastrutture (terzo a farlo) Bruno Santoro, fra gli indagati per il crollo a causa di consulenze ad Autostrade negli anni scorsi. Il ministero lo ha ringraziato «per la sensibilità e la professionalità dimostrate» precisando «che appena dal 23 marzo Santoro è dirigente della Divisione 1 (Vigilanza tecnica e operativa della rete autostradale in concessione) della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali». Il dirigente, ha puntualizzato il Mit, «non ebbe competenza alcuna sul progetto di manutenzione straordinaria presentato da Autostrade per il Ponte Morandi».

E c'è il tema del codice degli appalti da bypassare per accelerare i tempi, della concessione di Autostrade che «in punta di diritto» dovrebbe pagare la ricostruzione ma anche scegliere chi la farà; per questo, serve che il governo firmi «un decreto Genova» ha ribadito Toti in conferenza stampa. E il decreto, ha annunciato Toninelli, a breve arriverà con «misure importantissime per Genova e i genovesi».

L'altra assicurazione che ha dato è che Autostrade «pagherà fino all'ultimo centesimo e non ricostruirà un ponte che ha fatto crollare per inadempienza». Certo «metteranno i soldi», ha detto, e non basterà «una conferenza stampa con un modellino (quella svolta da Autostrade, Regione Liguria e Renzo Piano, ndr) per ricostruire la loro immagine».

## - segue

---

«In questo momento - ha ripetuto più volte il governatore - sarebbe opportuno da parte di tutti mettere da parte le polemiche e cominciare a fare dei ragionamenti costruttivi».

In realtà, lo scambio di veleni non si è fermato. A Toninelli, che in un tweet ha suggerito al governatore di pensare agli sfollati, Toti ha risposto di pensare al suo ministero che è «un colabrodo» con una commissione dove i membri «ruotano più velocemente che in una partita di calcio». E se ha ammesso che forse sarebbe meglio un tecnico come responsabile dell' emergenza rispetto al presidente della Regione, ha anche aggiunto che la scelta spetta agli enti locali. «Nessuno può pensare che un ministero, dove molto si è sbagliato - ha commentato - possa portare a un commissariamento delle istituzioni locali».

E a Di Maio, di nuovo belligerante che promette «brutte sorprese» ad Autostrade nei prossimi giorni perché non intende far ricostruire il ponte «a chi lo ha fatto crollare», il presidente ha consigliato di dare buone notizie «per i genovesi, per la Liguria e per il sistema di imprese del Nord Ovest che del porto di Genova si servono». «Credo - ha concluso - che farebbe più efficacemente il suo lavoro».

*BIANCA MARIA MANFREDI*

# Il Secolo XIX

Tensioni con la Regione sul commissario, il sindaco può mettere tutti d' accordo

## Ricostruzione, ora Roma pensa a Bucci

Mario De Fazio /GENOVA Il gelo è rimbalzato da Roma, e per la prima volta non soltanto dalla sponda grillina del governo. Ad aver vissuto con silenzioso imbarazzo la presenza di Autostrade alla presentazione del progetto di Renzo Piano per il nuovo ponte che sostituirà il Morandi, i sorrisi e le strette di mano di Castellucci con Toti e persino la gaffe dell' ad di Aspi, che ha rotto parte del plastico di Piano, è stata anche la Lega.

Al punto che la "blindatura" di Toti come commissario anche alla ricostruzione si è improvvisamente complicata.

Galeotto fu il vertice di venerdì, quando al tavolo della Regione si sono seduti tutti i protagonisti del post Morandi: il sindaco Bucci e il governatore Toti, l' archistar Renzo Piano e gli amministratori delegati di Fincantieri, Giuseppe Bono, e di Autostrade, Giovanni Castellucci. La presenza di quest' ultimo, e la sintonia con le istituzioni locali, non hanno incassato soltanto le frecciate dei Cinquestelle, che non vogliono sentir parlare di un coinvolgimento diretto di Aspi nella ricostruzione. Anche ai massimi livelli del Carroccio l' accelerata sul progetto di Piano, senza che ci siano ancora il "decreto Genova" e il nome del commissario alla ricostruzione, e la presenza in prima fila di Castellucci, non sono state affatto gradite. E, filtra da ambienti romani, la scena del numero uno di Autostrade che fa cadere il plastico di Piano, avrebbe fatto infuriare persino Palazzo Chigi.

Al tavolo di venerdì, ma solo per un' oretta, è stato seduto anche il governo, attraverso il sottosegretario ai Trasporti, Edoardo Rixi. Ma non è stato un caso se il segretario regionale leghista - ufficialmente per una riunione in **Autorità portuale** - abbia evitato di partecipare alla presentazione ufficiale del progetto di Renzo Piano. «Fino a quando non ci sarà il decreto preferisco non parlare, sono state fatte fin troppe chiacchiere», si limita a dire Rixi. Ma è evidente che la Lega sconti la delicata situazione di trovarsi tra due litiganti: alleati a Genova con Toti e a Roma con Di Maio, in mezzo ai continui battibecchi che stanno caratterizzando i rapporti tra Cinquestelle e Regione. Il Carroccio non vuole e non può mostrarsi troppo vicino ad Autostrade, alla stregua di come sta facendo Toti, un po' per pragmatismo e un po' perché, come ha ribadito ancora venerdì, «noi ci muoviamo nel rispetto delle leggi e, almeno per ora, è Autostrade ad avere la concessione».

Una posizione che mette in difficoltà la Lega e gli equilibri del governo gialloverde, considerato che i Cinquestelle non vogliono lasciare la scena della ricostruzione nelle sapienti mani comunicative di Toti. E così anche la "blindatura" del governatore per il ruolo di commissario, assicurata nei giorni scorsi dal sottosegretario Giorgetti, da ieri sarebbe tornata in discussione. Facendo salire, invece, le quotazioni del sindaco Bucci, meno ingombrante politicamente di Toti ma comunque in sintonia con il governatore ed espressione delle istituzioni locali. E, anche sul progetto presentato da Piano, filtrano dubbi non soltanto dalla sponda penta stellata del governo. Non per considerazioni di merito, quanto di metodo: spingere il pedale sulla futura ricostruzione scegliendo l' opzione che l' archistar ha donato alla sua Genova, non terrebbe conto di un passaggio nevralgico: il decreto ad hoc e l' indicazione ufficiale del commissario alla ricostruzione. Scelta su cui, da venerdì, i dubbi sono aumentati.

## Zones Portuaires, cento facce raccontano il porto di Genova

In occasione del festival collage di ritratti appeso sulla diga

(ANSA) - GENOVA, 7 SET - Torna il 13 settembre a Genova Zones Portuaires, il festival internazionale che si propone di unire porto e città. E fra visite, spettacoli, laboratori, esposizioni e proiezioni, il simbolo della quarta edizione saranno le facce del porto. I volti delle persone che ogni giorno muovono le gru e spostano i container, aprono i varchi, costruiscono e riparano navi, gli ormeggiatori, i piloti, gli agenti marittimi, i camalli, tutti coloro che fanno funzionare il porto, saranno affissi sulla diga foranea "come segno di saluto alle navi che arrivano e partono da Genova" spiegano le organizzatrici Maria Elena Buslacchi e Maria Pina Usai. In tutto cento scatti, appesi in fila sulla diga. Zones Portuaires si svolgerà dal 13 al 16 settembre con un ricco calendario di eventi: passeggiate, veleggiate, visite guidate, azioni artistiche, convegni, mostre e momenti di incontro informali per portare in totale sicurezza alla scoperta di un mondo vicino ma spesso sconosciuto. "Ci siamo interrogate - spiegano le organizzatrici - se fosse opportuno o meno, a seguito del tragico evento che ha interessato Genova soltanto un mese fa, mantenere la programmazione delle attività di Zones Portuaires. La risposta, in realtà, è venuta dal porto stesso, con le sirene delle navi che hanno ricordato, all'unisono, le vittime del crollo del ponte Morandi".

## Genova, entro il 2019 il ponte firmato da Renzo Piano e costruito da Fincantieri

GENOVA - Sarà pronto entro il novembre 2019 il ponte sul viadotto Polcevera presentato da Renzo Piano, a costruirlo sarà Fincantieri, nello stabilimento di Sestri Ponente, capofila di un consorzio del quale farà parte Autostrade per l'Italia, al coinvolgimento della concessionaria autostradale dice no, da settimane, il M5S che ora accusa il presidente della Regione, Giovanni Toti, di *"andare contro la volontà del governo"*. Una normalità che non vuole dire banalità, spiega Renzo Piano parlando della sua idea per il progetto: *"Questo ponte deve essere il transfert di Genova, la città è taciturna parsimoniosa, ma non è banale"*. Fino a quel momento Genova si troverà quotidianamente a gestire l'emergenza e le incertezze delle file di auto e tir in coda.

# Toti contro Di Maio: «Dia buone notizie ai genovesi»

Genova - Continua la polemica tra il governatore e il governo sulla ricostruzione del ponte: ««Più che brutte sorprese per autostrade vorrei belle sorprese per i cittadini di Genova, per la Liguria e per il sistema di imprese del Nord Ovest che del porto di Genova si servono».

Genova - Più che brutte sorprese per autostrade vorrei belle sorprese per i cittadini di Genova, per la Liguria e per il sistema di imprese del Nord Ovest che del porto di Genova si servono»: così il presidente della Liguria Giovanni Tori ha commentato l'annuncio di brutte sorprese nei prossimi giorni per Autostrade per l'Italia. **«Se Di Maio invece di annunciare brutte sorprese annunciasse delle belle sorprese - ha concluso -credo che farebbe più efficacemente il suo lavoro».**

# Ferrovia interrotta, Adsp Genova in pressing

Genova - Liberare al più presto i binari della ferrovia dalle macerie di Ponte Morandi per consentire il passaggio delle merci in entrata e uscita dal porto. Ieri, a Palazzo San Giorgio, gli operatori portuali hanno ribadito ai vertici dell'Autorità di sistema portuale l'importanza per lo scalo della linea ferroviaria

**Genova - Liberare al più presto i binari della ferrovia dalle macerie di Ponte Morandi** per consentire il passaggio delle merci in entrata e uscita dal porto. Ieri, a Palazzo San Giorgio, gli operatori portuali hanno ribadito ai vertici dell'Autorità di sistema portuale l'importanza per lo scalo di avere al più presto nuovamente a disposizione la linea ferroviaria per il transito delle merci, in modo tale da evitare il blocco dei contenitori in banchina: «Ci è stato assicurato - dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - che in venti giorni possono essere rimosse le macerie di Ponte Morandi che occupano la ferrovia ma prima serve il via libera dalla Procura».

**Una parte del viadotto dell'autostrada A10 è crollato sulla linea ferroviaria** che collega i terminal del bacino di Sampierdarena con la Lombardia: i container, dallo scorso 14 agosto, possono viaggiare su questa direttiva solo su camion.

**Lo scorso giugno è stata firmata una convenzione tra Rete ferroviaria italiana** e Palazzo San Giorgio per potenziare proprio la linea ferroviaria che collega il bacino di Sampierdarena con il parco ferroviario del Campasso.

economia  
italiana

**Porti  
la manovra  
sull'Iva  
fa arrivare  
solo 63 milioni**

Massimo Minella  
a pagina 22

## Porti: dall'Iva un assegno da 10,5 miliardi ma in darsena ritornano appena 63 milioni

**L'INIZIATIVA, VOLUTA DAL PRECEDENTE GOVERNO, È STATA ALLA FINE REALIZZATA. È UN PRIMO PASSO PER DOTARE GLI SCALI DELLE RISORSE DA INVESTIRE IN INFRASTRUTTURE, PERÒ DA SOLO NON BASTA: È MENO DELL'1%, MENTRE A VALENCIA E ROTTERDAM SI ARRIVA ANCHE FINO AL 20%**

Massimo Minella

Genova

**D**ieci miliardi e mezzo di euro. Molto più della Torino-Lione, che ne costa 8,6 e rischia di spezzare l'alleanza fra Lega e Cinque Stelle. Dieci miliardi e mezzo, e in un solo anno. Tanto valgono i porti italiani per lo Stato, grazie all'Iva sulle merci in importazione raccolta e puntualmente girata all'Eraio. È un fiume di denaro che lo Stato incassa e smista per mille funzioni, restituendo ai diretti interessati soltanto le briciole. Così il tema dell'autonomia finanziaria dei porti, inseguito senza grandi successi da almeno trent'anni dai vari governi che si sono succeduti alla guida del Paese, resta sul tavolo del nuovo governo. Che, per dirla tutta, qualche piccolo risultato l'ha raggiunto, ma soltanto perché è riuscito a rendere esecutivo il riconoscimento di una piccolissima parte di Iva deciso dal governo precedente. Siamo davvero ai minimi termini anche se, co-

me si dice, bisogna pur partire.

L'anno preso in considerazione per l'avvio della sfida autonomista è il 2016, quando l'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio riesce a far approvare una norma che restituisce ai porti l'1 per cento dell'Iva complessiva "dovuta sull'importazione delle merci nei porti". Nell'anno in questione, l'Iva prodotta è di 10,471 miliardi di euro. Applicato alla lettera farebbero poco più di cento milioni, ma in realtà il criterio distributivo stabilisce che le 24 autorità portuali italiane (oggi sono state riunite in 15 auto-

rità di sistema) si dividano secondo la percentuale di Iva prodotta 50,8 milioni, mentre altri 12,7 milioni viene suddivisa in modo inversamente proporzionale, per favorire gli scali minori che stanno in fondo alla graduatoria. Totale, 63,5 milioni, meno quindi dell'1 per cento.

«Dovevamo comunque partire, era un impegno che volevamo rispettare e ci siamo riusciti in poche settimane, adesso inizia la vera battaglia per l'autonomia dei porti - commenta Edoardo Rbd, leghista, sottosegretario ai Trasporti in procinto di diventare viceministro - I porti sono una delle grandi risorse di questo Paese e possono crescere ulteriormente se dispongono delle risorse necessarie per farlo. Sappiamo bene che l'1 per cento è poco, ma dobbiamo mettere a punto lo schema per far crescere questa percentuale dotando così i porti degli strumenti necessari alla loro crescita».

Il modello a cui si guarda è quello del Nord Europa, ma anche della Spagna, paesi che proprio sull'autonomia hanno costruito la forza dei loro scali, Brema, Anversa, Rotterdam, Valencia. In re-

gioni dotate a loro volta di forte autonomia politica, i porti beneficiano di quote significative dell'Iva incassata, fra il 10 e il 20 per cento, e in questo modo sono in grado di finanziarsi la

realizzazione di infrastrutture portuali e di rafforzare la loro rete logistica. L'Iva trattenuta viene smistata in un apposito fondo infrastrutturale che consente di accendere mutui per la realizzazione delle opere. E quindi i risultati sono immediati. Roba che in Italia nemmeno si sognano, al momento.

Con questo primo riparto, infatti, l'Italia dovrà puntare ad ambizioni decisamente più ridotte, visto che per tutto il Paese ci si divide una sessantina di milioni di euro. Poco meno di un quarto di tutta l'Iva prodotta dai porti italiani arriva da quello di Genova (23,9%), seguito da Augusta (17,7), Livorno (10,3), La Spezia (8,4) e Savona (6,1). E' li-gure, insomma, il 40% dell'Iva. Tradotto in milioni, Genova ne avrà 12,1, 9 Augusta, 5,2 Livorno, 4,2 La Spezia e 3,1 Savona (quindi una ventina in Liguria).

«Mi serviranno, certo, ho già deciso che cosa finanziare con questi soldi, ma non abbiamo cifre che possono consentirci grandi opere - commenta Paolo Signorini, presidente della **Associazione portuale del Mar Ligure Occidentale** che riunisce i porti di Genova e Savona - Comunque vanno bene per partire. Ora confidiamo che si possa crescere, visti i progetti che abbiamo in campo».

La verità è che oggi i porti sono cambiati, non più banchine di carico e scarico dei traffici, ma piattaforme logistiche in cui far correre la merce utilizzando le varie modalità di trasporto, il mare, ovviamente, ma soltanto come tappa iniziale, e poi la gomma e ancor più la ferrovia. Proprio l'ex ministro del Trasporti Graziano Delrio lanciò per i

porti italiani quella "cura dell'acqua e del ferro" che, firmata da lui che peraltro è un endocrinologo, si traduceva in una sorta di liberazione dal soffocante abbraccio della gomma e si concentrava appunto sull'Iva incassata, fra il 10 e il 20 per cento, e in questo modo sono in grado di finanziarsi la

realizzazione di infrastrutture portuali e di rafforzare la loro rete logistica. L'Iva trattenuta viene smistata in un apposito fondo infrastrutturale che consente di accendere mutui per la realizzazione delle opere. E quindi i risultati sono immediati. Roba che in Italia nemmeno si sognano, al momento.

Chi ha saputo fotografare in modo nitido lo stato dell'arte dei porti è stato, recentemente, il Centro Studi di Cassa e Depositi e Prestiti che ha appunto spiegato come "la perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore, ma per l'intero sistema economico nazionale". La cronica incapacità dei porti italiani di fare rete fra loro e mettere a fattor comune le loro competenze sta di fatto minando la grande opportunità del Paese, quello di diventare un fulcro del business logistico. Lo studio di Cdp mette insieme tutte le infrastrutture che attendono di essere realizzate e i relativi ritorni per ogni singolo porto. Il risultato è un aumento della capacità di circa 11 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Se si considera che, tutto insieme, oggi i porti italiani ne movimentano poco più di 10, si capisce quale possa essere la posta in gioco. D'altra parte è proprio sulla capacità di autofinanziamento che i porti nordeuropei hanno costruito la loro crescita. E qui le differenze si sprecano, perché i grandi porti del Nord hanno **autorfinanziato** molto snelle e spesso equiparabili a società per azioni, con possibilità di investimenti diretti nella costruzione delle grandi opere e partecipazione a società di promozione commerciale. Completamente diversa l'impostazione italiana, con gli enti emanazione diretta dello Stato, che pure è figlia di una riforma recente che ha fatto sintesi fra le **autorità** (da 24 a 15 attraverso fusioni e integrazioni) e ha soprattutto cancellato centinaia di poltrone azzerando i vecchi consigli e sostituendoli da più snelli board. Non è un caso che nella classifica dei porti europei quelli italia-

ni siano distanti dalla vetta. Nei primi quindici compaiono solo Gioia Tauro (specializzato nel transhipment, cioè nel trasbordo del contai-

ner dalla nave madre transoceanica alla più piccola incaricata della redistribuzione nel Mediterraneo) e Genova. Davvero un risultato po-

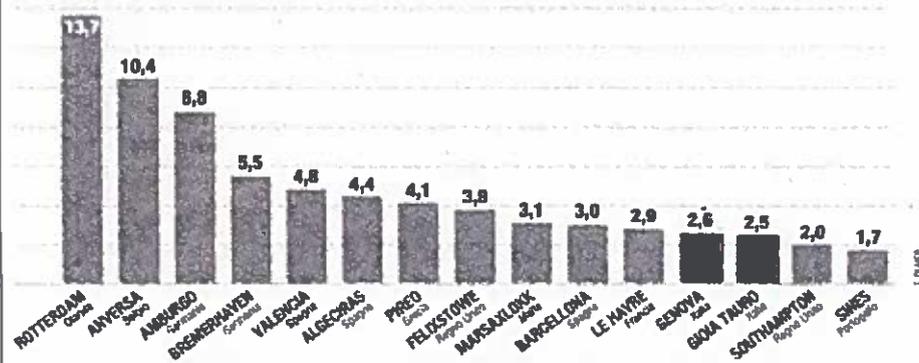
co lusinghiero per un Paese che ha ottomila chilometri di coste e che di mare dovrebbe vivere. Per questo anche l'opportunità dell'autono-

mia finanziaria può rivelarsi preziosa. A condizione di cominciare ad alzare quell'uno per cento (lordo) portandolo fino alla doppia cifra.

©IMPAGNOLLO & ASSOCIATI

## LA CLASSIFICA DEI PORTI EUROPEI

In milioni di Teu, 2017



Il sottosegretario ai Trasporti **Edoardo Rixi** (1). Il presidente dell'Autorità portuale Mar Ligure Occidentale **Paolo Signorini** (2). **Andrea Agostinelli** (3) commissario straordinario del Authority di Gioia Tauro e Calabria. **Andrea Annunziata** (4) presidente dell'Autorità del Mar di Sicilia Orientale

# economia italiana

## 5,8 PER CENTO

A fine giugno il settore delle fonderie ha registrato un incremento del 5,8% rispetto al 2017, a sua volta in netta ripresa rispetto al 2016

ECONOMIA E TRASPORTI

## Porto, sì del governo al lavoro dei terminal nelle ore notturne

Spediporto rinnova l'allarme sui moli rimasti senza ferrovie  
Rampa A10-"Guido Rossa" pronta a novembre solo a metà

Mario De Fazio  
Matteo Dell'Antico

Prende sempre più campo, dopo il crollo di Ponte Morandi, l'ipotesi di aprire il porto anche di notte. L'operazione garantirebbe maggiore operatività allo scalo e allo stesso tempo consentirebbe ai Tir, in entrata e uscita dai terminal, di avere un minore impatto sul traffico cittadino durante le ore diurne, già fortemente congestionato dopo la tragedia dello scorso 14 agosto.

Sul tema si è interessato anche il sottosegretario di Stato agli Affari regionali, il pentastellato Stefano Buffagni. «Ne ho parlato con il governatore Toti - dice - e ho dato la disponibilità a ragionare su questa ipotesi. Ci stiamo lavorando». L'ipotesi di aprire il porto h24 è una possibilità che piace a buona parte del cluster marittimo. «Credo si farà», spiega Gian Enzo Duci, presidente nazionale degli agenti marittimi. «Forse non sarà un'apertura 24 ore su 24 - sottolinea il presidente di Federagenti - ma quasi sicuramente dalle quattro del mattino circa fino alla mezzanotte».

Dopo il crollo del Morandi, i problemi per le merci che entrano ed escono dai moli interessano soprattutto il bacino di Sampierdare-

na che deve fare i conti pure con l'impossibilità di usare la ferrovia per trasportare i container perché occupata dalle macerie del viadotto. «Speriamo che questa situazione possa risolversi il prima possibile», dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. «Senza il trasporto su ferro - prosegue - è cresciuto il numero di camion che si muovono su strada».

Sulla questione dei tempi intanto interviene Luca Becce, presidente dell'Assiterminal, l'associazione che riunisce le aziende che gestiscono le banchine dei porti italiani: «A quasi un mese dalla tragedia - dice - non si sa quale strumento emergenziale il governo voglia predisporre per sostenere le tante categorie economiche colpite dal disastro, dopo gli stanziamenti iniziali di qualche milione di euro. Ma chi governa deve guardare al futuro - prosegue Becce - la contestazione al concessionario va tenuta separata dalla procedura di ricostruzione del ponte», su cui a parere del terminalista si stanno muovendo bene gli enti locali guidati da Toti. «Il governo», conclude Becce - prenda in considerazione le proposte della Confetra, per sostenere l'economia nazionale su accise e tasse d'ancoraggio».

Sul versante della viabilità, una delle opere più attese, che potrebbe consentire di dare ossigeno al traffico a Ponente è la rampa per il collegamento diretto tra il casello di Genova Aeroporto e la "Strada nuova", la Guido Rossa. Un'opera che, prima che il crollo di Ponte Morandi modificasse esigenze e tempistiche, era attesa per marzo. L'accelerata impressa su volontà di Lursi, attraverso la stazione appaltante Sviluppo Genova, punta a chiudere il cantiere per fine novembre.

Ma, a dispetto di quanto si pensava, sarà soltanto una parte della rampa a essere conclusa entro due mesi e mezzo, consentendo il traffico a una corsia per senso di marcia sulla parte Sud del collegamento. L'altra metà, quella Nord, sarà pronta per marzo, e a quel punto ci saranno due corsie sulla rampa Sud (in direzione Levante) e due sulla rampa Nord (direzione Ponente). Il cauto ottimismo che filtra da Comune e società coinvolte per completare mezzo cantiere entro novembre, è dovuto anche al via libera arrivato da Ferrovie dello Stato che avrebbe dato un primo ok a sospendere la linea ferroviaria tra le stazioni di Sampierdarena e Sestri nelle notti del 20 e del 27 ottobre, per consentire i lavori di

montaggio della rampa Sud. —

# Ferpress

---

## Ponte Morandi: il carpooling aziendale a servizio della città di Genova

(FERPRESS) – Genova, 7 SET – Un aiuto alla viabilità di Genova e ai suoi cittadini: il progetto “ColleghiAmoGenova” mette a disposizione della città il servizio di condivisione dell’auto nel tragitto casa-lavoro per agevolare gli spostamenti dei genovesi e contribuire a snellire il traffico.

L’iniziativa è stata messa a punto da Jojob, principale operatore di carpooling aziendale in Italia, su proposta di Talent Garden Genova, in risposta all’appello del Comune di Genova per individuare soluzioni che alleggeriscano la viabilità del capoluogo, provata dal recente crollo del Ponte Morandi.

Condividere l’auto per raggiungere il posto di lavoro, contribuendo a supportare la mobilità della propria città: è questo l’obiettivo di “ColleghiAmoGenova”, il progetto per facilitare la viabilità di Genova, pensato per ricollegare le aree industriali più difficili da raggiungere in seguito alle conseguenze del crollo del Ponte Morandi.

L’iniziativa è realizzata da Jojob, l’operatore di carpooling aziendale che tramite piattaforma web e app su smartphone agevola gli spostamenti casa-lavoro di colleghi della stessa azienda o di aziende limitrofe, su invito di Talent Garden Genova, la società che gestisce l’omonimo spazio di coworking situato al GREAT Campus e specializzata nello sviluppo di servizi innovativi, e grazie al sostegno del CIELI, Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture dell’Università di Genova, diretto dal Prof. Enrico Musso. Le due startup rispondono alla chiamata del Comune del capoluogo ligure per trovare soluzioni che snelliscano la viabilità, congestionata a causa dell’emergenza cittadina.

Come funziona ColleghiAmoGenova

Con “ColleghiAmoGenova” Jojob mette a disposizione gratuitamente il servizio di carpooling aziendale per facilitare gli spostamenti di lavoratori e cittadini. Tutti gli abitanti che utilizzano il proprio mezzo per raggiungere il posto di lavoro possono condividere l’auto con chi ha difficoltà ad attraversare la città per recarsi al lavoro, contribuendo anche a ridurre il numero di vetture nelle strade e il traffico cittadino.

Per attivare il servizio è sufficiente scaricare l’app “Jojob Carpooling” su smartphone o registrarsi su [www.jojob.it/colleghamogenova](http://www.jojob.it/colleghamogenova). Per facilitare l’utilizzo, sono state individuate in città 10 aree quali punti di arrivo, a ciascuna delle quali corrisponde un codice. Ogni iscritto dovrà inserire il codice dell’area in cui si trova l’azienda per cui lavora o il CAP di destinazione, per poter pubblicare il proprio tragitto casa-lavoro e individuare passeggeri o autisti con cui condividere la tratta.

Le aree della città individuate e il loro codice abbinato sono:

Voltri: COLLEGHIAMO1

Sestri Ponente: COLLEGHIAMO2

Campi: COLLEGHIAMO3

Bolzaneto: COLLEGHIAMO4

Sampierdarena WTC: COLLEGHIAMO5

Porto Antico/Darsena: COLLEGHIAMO6

Piazza Dante/Via XX Settembre: COLLEGHIAMO7

Brignole/Marassi: COLLEGHIAMO8

Molassana: COLLEGHIAMO9

San Martino: COLLEGHIAMO10

## -segue

---

Per le persone che desiderano iscriversi ma che non lavorano nelle zone mappate, il codice da inserire sarà il CAP dell'indirizzo di destinazione.

Le aziende della città potranno inoltre richiedere a Jojob, scrivendo a [support@jojob.it](mailto:support@jojob.it), l'attivazione di un codice dedicato da comunicare ai propri dipendenti.

“Siamo rimasti molto colpiti da quanto è accaduto a Genova” spiega Gerard Albertengo, CEO & founder di Jojob. “Conoscendo da vicino le problematiche della mobilità, è stato spontaneo offrire il nostro aiuto e mettere a disposizione dei lavoratori genovesi la tecnologia e l'esperienza del nostro servizio. Abbiamo accolto la proposta di Talent Garden Genova, che lavorando sul tessuto locale ci ha permesso di studiare la soluzione più adatta alla comunità. L'invito per tutti i cittadini – prosegue Albertengo – è quello di essere solidali e condividere sulla piattaforma e sull'app la propria auto nel recarsi al lavoro, così da aumentare le possibilità di spostamento e rendere più vivibile una situazione critica per tutti”.

“Questa è la mission di Talent Garden: sostenere l'innovazione a beneficio delle comunità”, aggiunge Elisabetta Migone, Amministratore Delegato di Talent Garden Genova. “Il carpooling è una soluzione utilizzata in tutto il mondo per ridurre traffico e inquinamento. Oggi abbiamo l'opportunità, oltre che la necessità, di sostenere nuove forme di mobilità urbana, e la tecnologia ci viene in aiuto con soluzioni semplici e a costo bassissimo”.

CON UN'ORDINANZA DELLA CAPITANERIA DI PORTO

## Emergenza varchi a Genova San Benigno diventa unico

Viene interdetto l'utilizzo dell'Etiopia in attesa del nuovo varco di Ponente

GENOVA - Dopo una lunga istruttoria condotta da Autorità di sistema portuale Genova-Savona e Capitaneria di Porto, che ha coinvolto anche spedizionieri, terminalisti ed autotrasportatori, è stata finalmente pubblicata l'ordinanza che aggiorna l'operatività dei varchi commerciali San Benigno ed Etiopia del porto di Genova.

Il provvedimento della Capitaneria di Porto - amministrazione competente per materia, come si specifica a Genova - oltre a interpretare esigenze emergenziali legate al crollo del ponte Morandi ed alla modifica della mobilità sia urbana che commerciale, assolve a specifiche esigenze di security dei varchi portuali e di ottimizzazione

del coordinamento operativo tra varchi e terminal.

Con riferimento a quest'ultimo punto sono state soprattutto le esigenze di maggiore efficienza operativa, manifestate da autotrasporto negli mesi scorsi, e di conseguente ottimizzazione del processo di accreditalimento ai terminal che hanno consigliato di intervenire sul tema con uno specifico provvedimento.

A partire dal 1 Novembre prossimo (ad oggi il provvedimento è stato attivato in via sperimentale), diventerà obbligatorio per tutto il traffico merci - ad eccezione dei trasporti eccezionali - utilizzare quale varco di entrata ed uscita il varco di San Benigno. Sarà dunque interdetto, con la sola esclusione

del traffico eccezionale, il varco Etiopia che immette direttamente su Lungomare Caneipa.

Va evidenziato che la chiusura del varco a Ponte Etiopia seguirà necessariamente il completamento del nuovo Varco di Ponente, garantendo quindi continuità ai necessari collegamenti con i terminal/depositi di ponente specialmente esterni o prospicienti ai confini portuali (Messina, Erzelli2, Derrick) oltre che al casello autostradale di Aeroporto per i trasporti diretti a ponente.

L'impegno operativo necessario ai varchi portuali - in particolare agli spedizionieri - non sarà irrilevante, visto che verranno concentrate in fase di ingresso tutta una serie di verifiche e controlli documentali

miranti a garantire minori tempi di attesa agli autotrasportatori diretti al carico e/o scarico presso i terminal del porto storico di Genova.

Il nuovo sistema di gestione dei varchi portuali si baserà su un potenziamento della tecnologia messa in campo attraverso E-Port. Il sistema informatico del Porto di Genova verrà ulteriormente sviluppato al fine di attivare numerose funzionalità operative, con l'obiettivo di migliorare i tempi di lavoro e di attesa degli autisti.

Una volta completato, anche al varco a Ponente verrà applicata la medesima tecnologia che mirerà anche in questo caso a garantire massima assistenza agli autisti che decideranno di utilizzare per l'accesso in Porto la nuova strada Iiva.

## Concorso di idee "La Spezia Porta di Sion". 13 proposte presentate, nominata commissione giudicatrice

(FERPRESS) – La Spezia, 7 SET – Sono stati nominati, con decreto firmato dalla Presidente Carla Roncallo, i commissari della commissione giudicatrice incaricata della valutazione delle proposte relative al concorso di idee "La Spezia porta di Sion" -riqualificazione del molo Pagliari: realizzazione di un percorso della memoria e di un monumento alla memoria in ricordo delle vicende storiche che lo hanno interessato .

La consegna degli elaborati è scaduta il 31 agosto scorso. In tutto sono 13 i progetti consegnati presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale di Via del Molo.

La partecipazione al concorso era aperta a chiunque. Ventidue sono le persone o i gruppi che hanno compiuto i sopralluoghi al molo Pagliari prima di decidere in merito alla loro effettiva partecipazione. Si sono presentati professionisti provenienti anche da varie parti d'Italia, un paio anche dall'estero.

La commissione è composta da un numero dispari pari a 5 membri.

Si tratta di Anna Maria Sorrentino, assessore pianificazione urbanistica, demanio e portualità del Comune della Spezia; Orly Bach, nipote del comandante Arazi che nel 1946 sovrintese le operazioni relative alla partenza, dal molo Pagliari, per la Terra Promessa dei profughi ebrei reduci dai campi di concentramento;

Giuseppe Momigliano, Rabbino Capo di Genova e Segretario dell'Assemblea dei Rabbini d'Italia;

Moreno Ferrari, designer e stilista spezzino, docente presso lo IED, Istituto Europeo di Design;

Marco Ferrari, giornalista, scrittore e storico spezzino.

L'assessore Anna Maria Sorrentino è stata nominata Presidente della Commissione, la cui prima riunione, che avrà il compito di valutare le proposte, si terrà presumibilmente nella settimana dal 24 al 28 settembre.

L'Autorità di Sistema Portuale pubblicò il concorso nel giorno delle celebrazioni di EXODUS. Il concorso ha come obiettivo quello di ricordare e onorare la memoria degli eventi che hanno contraddistinto la comunità ebraica, la nostra città e i suoi abitanti nel 1946, quando il Fede e il Fenice partirono dalla Spezia con 1014 profughi ebrei alla volta della Terra Promessa. Eventi che nel 2006 valsero al Comune della Spezia la Medaglia d'Oro al Valore Civile, conferita dall'allora Capo dello Stato Carlo Azeglio Ciampi.

L'importo reso disponibile dall'Autorità di Sistema Portuale per la realizzazione del percorso della memoria e del monumento commemorativo, è di € 100.000. Oltre a tale somma, verranno resi disponibili 45.000,00 € per i premi da assegnare al primo, secondo e terzo classificato che riceveranno rispettivamente €. 20.000, €, 15.000,€, 10.000.

Il concorso, prevede che vengano avanzate proposte per uno specifico percorso didattico/espositivo, a "stazioni", da realizzarsi lungo il perimetro del molo stesso, nell'ottica di realizzare una sorta di museo all'aperto, pubblico e fruibile da parte di tutta la cittadinanza e di coloro che vorranno visitarlo. La scultura e il percorso espositivo dovranno costituire un "unicum".

## “La Spezia porta di Sion”: nominata la commissione giudicatrice

Tredici le proposte presentate al concorso per ricordare gli eventi del 1946

LA SPEZIA – Sono stati nominati, con decreto firmato dalla presidente Carla Roncallo, i commissari della commissione giudicatrice incaricata della valutazione delle proposte relative al concorso di idee “La Spezia porta di Sion, la riqualificazione del molo Pagliari: realizzazione di un percorso della memoria e di un monumento alla memoria in ricordo delle vicende storiche che lo hanno interessato”.

La consegna degli elaborati è scaduta il 31 Agosto scorso con 13 progetti consegnati alla sede dell’Autorità di Sistema portuale di via del Molo.

La partecipazione al concorso era aperta a chiunque. Ventidue sono le persone o i gruppi che hanno compiuto i sopralluoghi al molo Pagliari prima di decidere in merito alla loro effettiva partecipazione. Si sono presentati professionisti provenienti anche da varie parti d’Italia, un paio anche dall’estero.

La commissione nominata è composta da 5 membri:

Anna Maria Sorrentino, assessore pianificazione urbanistica, demanio e portualità del Comune della Spezia;  
Orly Bach, nipote del comandante Arazi che nel 1946 sovrintese le operazioni relative alla partenza, dal molo Pagliari, per la Terra promessa dei profughi ebrei reduci dai campi di concentramento;

Giuseppe Momigliano, Rabbino capo di Genova e segretario dell’Assemblea dei rabbini d’Italia;

Moreno Ferrari, designer e stilista spezzino, docente presso lo Ied, Istituto europeo di design;

Marco Ferrari, giornalista, scrittore e storico spezzino.

L’assessore Anna Maria Sorrentino è stata nominata presidente della Commissione, la cui prima riunione, che avrà il compito di valutare le proposte, si terrà presumibilmente nella settimana dal 24 al 28 Settembre.

Il concorso ha come obiettivo quello di ricordare e onorare la memoria degli eventi che hanno contraddistinto la comunità ebraica, la città di La Spezia, detta porta di Sion, e i suoi abitanti nel 1946, quando il Fede e il Fenice partirono dalla Spezia con 1014 profughi ebrei alla volta della Terra promessa. Eventi che nel 2006 valsero al Comune della Spezia la Medaglia d’oro al valore civile, conferita dall’allora Capo dello stato Carlo Azeglio Ciampi.

L’importo reso disponibile dall’Autorità di Sistema portuale per la realizzazione del percorso della memoria e del monumento commemorativo, è di 100 mila euro. Oltre a tale somma, verranno resi disponibili 45 mila euro per i premi da assegnare al primo, secondo e terzo classificato che riceveranno rispettivamente 20 mila, 15 mila e 10 mila euro.

Il concorso, prevede che vengano avanzate proposte per uno specifico percorso didattico/espositivo, a “stazioni”, da realizzarsi lungo il perimetro del molo stesso, nell’ottica di realizzare una sorta di museo all’aperto, pubblico e fruibile da parte di tutta la cittadinanza e di coloro che vorranno visitarlo. La scultura e il percorso espositivo dovranno costituire un “unicum”.

## Porti: La Spezia si presenta oltreoceano

Missione con Contship in Usa e Canada

(ANSA) - MILANO, 9 SET - Missione oltreoceano per il porto della Spezia. L'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale ha organizzato con Contship Italia un road Show il 12 settembre a New York (e Contship a seguire anche a Toronto) per presentare agli operatori internazionali quali sono le capacità di offerta del porto spezzino, gli investimenti, il suo ruolo strategico per quanto riguarda i corridoi intermodali, che oggi sono elemento chiave sia per la competitività dei prodotti made in Italy (export), sia per l'accesso ai mercati del Sud Europa (import). "L'obiettivo non è solo quello di farci conoscere, di far sapere agli operatori americani e canadesi che in Italia ci sono porti che investono e garantiscono servizi efficienti - spiega il direttore marketing di Contship, Daniele Testi - ma anche di spiegare a quei mercati che è nel loro interesse utilizzare anche altri corridoi che non siano quelli di Rotterdam o Amburgo". Pubblico e privato dunque in questa missione si uniscono per presentare il "sistema La Spezia", la sua offerta di servizi portuali integrati e trasporti intermodali d'avanguardia. Un esempio: nel 2017 il terminal container Contship di La Spezia ha vinto AFLAS (Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards) il premio come miglior terminal container Europeo. La Spezia è stato il primo porto in Italia ad accogliere una nave da 14.000 teu (l'unità di misura dei container, ndr) e a lanciare i meccanismi doganali di pre clearing e fast corridor che velocizzano il transito delle merci, fattore sempre più importante con lo sviluppo dei sistemi di e-commerce. "La competitività internazionale - spiega il segretario generale dell'AdSP, Francesco Di Sarcina - si sta spostando sempre più da una competizione 'prodotto contro prodotto' ad una competizione 'supply chain contro supply chain'. A competere tra loro, cioè, sono i servizi doganali complessivi dei singoli porti, la loro capacità di liberare le merci velocemente". Per La Spezia, New York è il primo porto per volumi scambiati in export.

## Porti: traffici container in aumento a Spezia e Carrara

I dati dei primi sei mesi del 2018

(ANSA) - LA SPEZIA, 8 SET - Aumentano i traffici container nei porti di La Spezia e di Marina di Carrara nel primo semestre del 2018. Alla Spezia si consolida il trend positivo già registrato nel 2017, con il traffico dei contenitori che raggiunge nei primi sei mesi di quest'anno 722 mila Teu, +1,2% rispetto allo scorso anno. Entro il 31 dicembre dalla Spezia passeranno oltre 1,4 milioni di contenitori. Si consolidano anche i due terminal, con Lsct al +1,4% con la movimentazione di 675 mila Teu (di cui 170 mila via ferrovia, pari a oltre 62 mila carri ferroviari, + 2,1%), mentre il Terminal del Golfo conferma 47 mila Teu nei primi sei mesi. Sulle banchine spezzine cresce in particolare il settore delle rinfuse liquide, come il gas, +28,5% pari a 646 mila tonnellate, mentre una flessione generale si attesta sul movimento complessivo (-2,1% per 7,76 milioni di tonnellate) dovuto anche a un decremento delle rinfuse solide (-46,4%) per la flessione degli sbarchi del carbone. Alla Spezia il traffico passeggeri nel primo semestre 2018 si attesta a 181 mila presenze, ma entro fine anno saranno 470 mila. Crescita per il porto di Marina di Carrara, che con La Spezia fa parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che vede nei primi 6 mesi di quest'anno oltre 1 milione e 90 mila tonnellate movimentate a banchina, con un aumento delle rinfuse solide del 39,3 % e delle merci varie del 18,7%. Di queste 392 mila sono merci containerizzate (+13,2%). Cresce di oltre il 13% il traffico contenitori verso la Sardegna, con 27.427 Teu.

Incremento infine del 27,5% sul traffico passeggeri, con 6900 transiti. (ANSA).

## Traffico primo semestre a Spezia:... benino

A Marina di Carrara merci varie +18%, teu + 13,1, traffico ro-ro +50,9%!

LA SPEZIA – Si consolida nel primo semestre 2018 la crescita del traffico contenitori nel porto di La Spezia, confermando un trend già manifestatosi sulle banchine spezzine dallo scorso anno. Il traffico containerizzato raggiunge complessivamente 722milateu, pari ad un incremento del 1,2% sul 2017, per una stima complessiva a fine anno di oltre 1,4 milioni di contenitori.

La Spezia Container Terminal ha fatto registrare nel semestre una movimentazione di 675 mila teu con un aumento del 1,4%. I containers movimentati su ferrovia da La Spezia Shunting Railways come "Sistema Spezia" sono stati oltre 170 mila, pari a 62.436 carri ferroviari con un incremento del 2,1% sul 2017.

Il Terminal del Golfo ha movimentato nel semestre 47 mila teu, confermando il dato dell'anno precedente.

Nel settore delle rinfuse liquide le movimentazioni si attestano a 646 mila tonnellate, con un incremento del 28,5% dovuto principalmente all'aumento delle movimentazioni di gas liquido e prodotti raffinati. Le rinfuse solide ammontano a 286 mila tonnellate, con una flessione generale del 46,4% dovuta alla flessione degli sbarchi di carbone.

Le merci varie hanno registrato 6,83 milioni di tonnellate (-1,3%) e il movimentato complessivo del porto si è attestato a 7,76 milioni di tonnellate (-2,1%). Il settore del traffico passeggeri ha visto il transito complessivo nel primo semestre di 181mila unità, con una previsione a fine anno di oltre 470mila passeggeri.

Il porto di Marina di Carrara chiude il primo semestre dell'anno con 1.091.819 tonnellate movimentate a banchina, di cui 139mila come rinfuse solide, che manifestano una flessione del 39,3% e 952mila come merci varie con incremento del +18,7%. Tra quest'ultime 392mila sono le containerizzate (+13,2%), 261mila il traffico RoRo (+50,9%) e 299mila le altre merci varie (+5,6%).

In crescita il traffico contenitori verso la Sardegna con 27.427 teu trasportati nel periodo (+13,1%). Il traffico passeggeri si attesta nel semestre a 6.900 transiti, con un incremento del 27,5% sul 2017.

## L'INTERVENTO



Stefano Corsini

## Bene chiarire se la città rema per la Darsena Europa

STEFANO CORSINI

**A**ngelo Roma è uno dei pochi che parla di portualità con competenza e cognizione di causa e senza dubbio è un innamorato del porto di Livorno. C'è quindi più di un motivo per seguire con attenzione la sua iniziativa di una petizione a sostegno della realizzazione della Piattaforma Europa. Quello che non ci è chiaro, è chi siano i destinatari della petizione. Se fosse l'Autorità di sistema portuale, tranquillizziamo Comandante e firmatari: nessuno più di questo Ente, a partire dal suo Presidente, vuole che la Piattaforma (cuore del Prp faticosamente portato ad approvazione), sia realizzata presto e, soprattutto, bene. Il tempo trascorso (non invano, ma caratterizzato da importanti novità normative in tema di appalti e di dragaggi), può essere recuperato e sono ormai in conclusione le gare per la progettazione ed i sondaggi ambientali.

Se invece l'iniziativa di Roma fosse una sorta di "contrappello" per verifica-

re se l'AdSP sia sola nel volere questa infrastruttura o se sia sostenuta dalla comunità livornese, portuale e non, allora non possiamo che ringraziarlo, perché nuotare in solitudine o addirittura controcorrente è frustrante, comporta un maggior dispendio di energie e fa impiegare più tempo per raggiungere la meta.

presidente **Autorità Portuale**

## Darsena Europa Corsini plaude alla petizione

LIVORNO - Angelo Roma è una delle poche persone che parla di portualità con competenza e cognizione di causa - scrive in una nota il presidente dell'AdSP Stefano Corsini - e (segue a pagina 4)

---

## Darsena Europa

senza dubbio è un innamorato del porto di Livorno. C'è quindi più di un motivo per seguirlo con attenzione la sua iniziativa di una petizione a sostegno della realizzazione della Piattaforma Europa. Quello che non ci è chiaro, è chi siano i destinatari della petizione. Se fosse l'Autorità di sistema portuale, tranquillizziamo il Comandante e i firmatari: nessuno più di questo Ente, a partire dal suo Presidente, vuole che la Piattaforma Europa (cuore del Piano regolatore portuale tanto faticosamente portato ad approvazione), sia realizzata presto e, soprattutto, bene. Il tempo trascorso (non invano, ma caratterizzato da importanti novità normative soprattutto in tema di appalti e di dragaggi), può essere recuperato e sono ormai in conclusione le gare per la progettazione ed i sondaggi ambientali.

“Se invece l'iniziativa di Roma fosse una sorta di “contrappello” per verificare se l'AdSP sia sola nel volere questa infrastruttura - conclude Corsini - o se sia sostenuta dalla comunità livornese, portuale e non, allora non possiamo che ringraziarlo, perché nuotare in solitudine o addirittura controcorrente è frustrante, comporta un maggior dispendio di energie e fa impiegare più tempo per raggiungere la meta”.

**DARSENA EUROPA** ANGELO ROMA

## «Non è un capriccio Priorità alla Toscana»

**DARSENA** Europa come ripiego - o primo step, come si dice per far dimenticare gli eccessivi sogni di gloria - della Piattaforma Europa. Ma c'è chi sussurra che il ministro Toninelli starebbe facendo le bucce ai troppi progetti di terminali container proposti praticamente da tutti i quindici 'sistemi' portuali sopravvissuti alla riforma Delrio. Così è nata l'iniziativa del 'maritime consultant' Angelo Roma, storico uomo-Zim e dirigente portuale, di fare una raccolta di firme per accelerare l'iter della Darsena Europa. Un iter che il presidente dell'AdSp Stefano Corsini ha definito, come noto, in pieno svolgimento.

**Comandante Roma, un'iniziativa singolare in un porto dove è difficile raccogliere tutti con le stesse idee...**

«Però un'iniziativa che a quanto pare sta avendo un seguito. A due giorni fa, dopo nemmeno una settimana, erano già quasi trecento i sottoscrittori».

**Ma a parte il valore simbolico, a che serve?**

«Siamo di fronte a un processo revisionista a livello nazionale e forse non sono senza una strategia i continui attacchi che vengono da Pisa contro la Darsena Europa, come se il terminal fosse un capriccio solo livornese. Vogliamo dimostrare che il cluster portuale ma l'intera economia della Toscana non possono fare a meno di questo progetto. Bisogna accelerare».

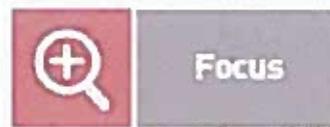
**Un tempo era il governatore della Toscana a minacciare fuoco e fiamme per i ritardi sul tema. Non avrà cambiato idea, visto il suo silenzio?**

«Non mi risulta. Il presidente Rossi segue la nostra iniziativa e non ha certo cambiato idea. Voglio sperare, anzi, che dopo la pausa estiva delle istituzioni voglia riprendere in mano la frusta metaforica. Posso capire che la burocrazia italiana sia un freno a tutto, ma la Darsena Europa è il fulcro dell'intero progetto di rilancio dell'area costiera depressa. E superare ogni residuo dubbio e resistenza è fondamentale».

A.F.



**PROFILO**  
Angelo Roma  
ha lanciato la  
raccolta di  
firme per  
velocizzare la  
realizzazione  
della Darsena  
Europa



### Il ruolo del Comune

Mi risulta che il sindaco Nogarini stia seguendo con attenzione gli sviluppi. Probabilmente il prossimo comitato di gestione dell'AdSp riproporrà l'argomento. Tra l'altro il sindaco ha più volte ribadito di avere un ottimo rapporto con il ministro Toninelli. Potrebbe essere importante

### La strategia

Intendiamo riportare all'attenzione di tutti su un tema che negli ultimi tempi è sembrato mettere la sordina. Siamo di fronte a un processo revisionista a livello nazionale e forse non sono poi senza una strategia i continui attacchi che vengono da Pisa contro la Darsena Europa

## Commercio globale, parola d'ordine: innovazione

**IMMAGGIORI** porti europei e mediterranei sono nel mezzo di una grande trasformazione, che vede il sistema Livorno-Piombino all'avanguardia almeno su alcuni punti; porto 'digitale', 'connesso', 'smart'. Definizioni che evidenziano aspetti diversi della complessità che la portualità deve oggi governare e rispetto alla quale l'uso di tecnologie Ict è condizione necessaria, ma non sufficiente. Così il tema che il presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini svolgerà a Napoli in apertura della 'Naples Shipping Week', l'appuntamento annuale su tutte le tematiche della portualità nazionale, in programma dal 24 al 29 di questo mese. Piccola parentesi: i workshops sono molti, ma gli operatori, che sono legati al quotidiano, spesso lamentano - come a Livorno - che certi problemi urgenti vadano invece in retrobottega. Chi ha ragione? Torniamo al tema. Mentre il com-

mercio globale impone ai porti di innovarsi con velocità sempre accelerata - sottolinea Corsini nella presentazione del workshop - la sfida è mettere in campo soluzioni e sistemi adatti alle esigenze dei diversi soggetti che compongono la 'port community estesa'; ma soprattutto di far sì che queste soluzioni siano pienamente integrate e connesse lungo tutta la catena logistica, attraverso il paradigma delle soluzioni standard ed aperte.

**L'ATTENZIONE** a questi temi è, come detto, al centro dell'edizione 2018 del Naples Shipping Week, dove si danno appuntamento tutti i più importanti operatori di settore. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con il presidente Corsini promuove la discussione, per verificare con gli stakeholder priorità, strumenti e metodi dell'Agenda Digitale del Porto. I

temi: quali tecnologie sono destinate a trasformare i porti? In quale orizzonte temporale? Come anticipare e pienamente incorporare la visione tecnologica nei piani di sviluppo portuale? Quali soggetti pubblici o privati sono i veri driver dell'innovazione in porto? Con quale metodo e modello di governance è possibile ridisegnare i processi portuali e logistici, valutando ex ante l'impatto dell'innovazione tecnologica? Quali scelte strategiche e tecnologiche consentono la piena integrazione e interoperabilità tra i diversi segmenti della supply chain (marittimo, portuale, logistico, intermodale) che, pur fortemente automatizzati e digitalizzati, non sono ancora pienamente connessi tra loro? Quali servizi nuovi e più competitivi sono abilitati dalla connettività pervasiva a vantaggio dei traffici merci e passeggeri? In che modo il port monitoring di nuova concezione innalza i livelli di sicurezza, di integrazione città-porto, di sostenibilità ambientale?

A.F.



**ESPERTO** Stefano Corsini presidente dell'Autorità Portuale di Livorno

### L'AUTORITÀ PORTUALE

La partecipazione al workshop di Napoli con gli stakeholder

**IL CASO** DURISSIMA PRESA DI POSIZIONE DEL PRESIDENTE GUERRIERI

## Tensostruttura di Grimaldi Porto 2000 contro l'Autorità

FULVI ■ A pagina 8

# Tensostruttura Grimaldi, è scontro Guerrieri all'attacco dell'Autorità

*Il presidente interviene sulla struttura fatta sequestrare all'armatore*

di ANTONIO FULVI

ERAVAMO stati facili profeti nell'ipotizzare che la 'grana' della tensostruttura Grimaldi in Darsena Toscana, fatta scoppiare dall'Autorità marittima, non si sarebbe esaurita lì. Infatti oggi arriva una significativa e dirompente nota di Luciano Guerrieri, presidente della Porto 2000, che non ha bisogno di commenti. Eccola.

«COME amministratore pubblico, dopo aver riflettuto, ritengo di dover sollevare una questione nel mio ruolo di presidente della Porto Livorno 2000 srl e di convocare urgentemente il consiglio di amministrazione. Non posso esimermi dal denunciare l'incompatibilità di quanto consentito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, nonché socio di maggioranza della Porto di Livorno 2000, alla Sdt srl (Sintermar Darsena Toscana), in netta contraddizione rispetto alla gara bandita dalla stessa Autorità e che

ha portato all'assegnazione della quota maggioritaria della Porto di Livorno 2000, e con essa della totale competenza in tema di navi passeggeri e relativi servizi, a soggetti privati a fronte del pagamento di un corrispettivo di oltre 10 milioni.

«Mi sembra – prosegue Guerrieri – perfino superfluo sottolineare la concorrenza sleale che tale com-

portamento genera ed avalla ai danni della Porto di Livorno 2000».

«Anche prescindendo dalle vicende amministrative oggetto di attenzione della stampa e delle iniziative recenti dell'Autorità Marittima relative alle procedure di concessione o di autorizzazione su queste aree ed alla costruzione di una tensostruttura posta sotto sequestro,

non mi pare compatibile con gli interessi che intendo come presidente di Porto Livorno 2000 tutelare. E se ci sono situazioni illegittime ed abusi questi non possono trovare in questo quadro sanatorio nel tempo, tentando di far calare sulla vicenda un silenzio assordante. Al contrario occorre ripristinare il quadro originario previsto dall'oggetto della procedura di gara».

«Come amministratore – chiude Guerrieri – di una società a partecipazione pubblica, non posso che evidenziare anche il danno erariale che può derivare dallo svuotamento di questa società, visto che le sue competenze sul traffico passeggeri nel porto vengono tacitamente riconosciute in altre aree e ad altri operatori che non ne hanno titolo. Ciò in virtù di una dubbia procedura di concessione, in palese contraddizione con la lunga procedura di gara svolta secondo la legge 84/94 ed i suoi risultati, duplicando stabilmente aree funzionali passeggeri che nel Piano Regolatore Portuale dovrebbero essere uniche».



**DURA REAZIONE** Luciano Guerrieri presidente della Porto 2000

## **Silenzio: il nemico c'ascolta**

LIVORNO - *"Taci. Su le  
soglie del porto  
"non odo parole  
"che dici umano.  
"Ma odo parole più nuove  
che parlano di nuove grane".*

\*

*L'avete riconosciuto?  
È l'incipit de "La pioggia  
nel pineto" di Gabriele  
D'Annunzio. Liberamen-  
te riadattato al generale  
silenzio - censura, ordini  
Antonio Fulvi  
(segue a pagina 10)*

## **Silenzio: il nemico**

*di scuderia o solo paura di una  
generale sculacciata? - che sta  
seguendo alle notizie sul sequestro  
della tensoruttura Grimaldi da  
parte dell'Autorità marittima.  
Il silenzio, si sa, è d'oro. Oppure  
fa novanta...*

Il presidente annuncia la convocazione di un cda straordinario della società

## L'illegalità in porto non può essere tollerata in silenzio

L'INTERVENTO

LUCIANO GUERRIERI\*

Come amministratore pubblico, dopo aver riflettuto, ritengo di dover sollevare una questione nel mio ruolo di presidente della Porto Livorno 2000 srl e di convocare urgentemente il consiglio di amministrazione.

Non posso esimersi dal denunciare l'incompatibilità di quanto consentito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, nonché socio di maggioranza della Porto di Livorno 2000, alla SDT srl (Sintermar Darsena Toscana), in netta contraddizione rispetto alla gara bandita dalla stessa Autorità e che ha portato all'assegnazione della quota maggioritaria della Porto di Livorno 2000, e con essa della totale competenza in tema di navi passeggeri e relativi servizi, a soggetti privati a fronte del pagamento di un corrispettivo di oltre dieci milioni di euro.

Mi sembra perfino superfluo allo stesso tempo sottolineare la concorrenza sleale che tale comportamento genera ed avalla ai danni della Porto di Livorno 2000.

Anche prescindendo dalle vicende amministrative oggetto di attenzione della stampa e delle iniziative recenti dell'Autorità Marittima relative alle procedure di concessione o di autorizzazione su queste aree ed alla costruzione di una tensoristruttura posta sotto sequestro, non mi pare compatibile con gli interessi che intendo come presidente di Porto Livorno 2000 tutelare.

E se ci sono situazioni illegittime ed abusi questi non possono trovare in



Luciano Guerrieri

questo quadro sanatorio nel tempo, tentando di far calare sulla vicenda un silenzio assordante.

Al contrario occorre ripristinare il quadro originario previsto dall'ogget-

È incompatibile quanto consente

**L'Autorità portuale alla Sintermar**

to della procedura di gara.

Come amministratore di una società a partecipazione pubblica, non posso che evidenziare anche il danno erariale che può derivare dallo svuotamento di questa società, visto che le sue competenze sul traffico passeggeri nel porto vengono tralasciate riconosciute in altre aree e ad altri operatori che non ne hanno titolo.

Ciò in virtù di una dubbia procedura di concessione, in palese contraddizione con la lunga procedura di gara svolta secondo le normative della legge 84/94 ed i suoi risultati, duplicando stabilmente aree funzionali passeggeri che nel Piano Regolatore Portuale dovrebbero essere uniche.

\*Presidente Porto Livorno 2000

## IL RETROSCENA

### Una vera cannonata contro il management

**CONOSCENDO** il presidente Lorenzo Guerrieri da sempre, e anche la sua propensione al 'low profile' sulle vicende anche più delicate, la nota che pubblichiamo integralmente qui a fianco ha le caratteristiche di una vera e propria cannonata nei denti al management dell'Autorità Portuale. E a leggere tra le righe si possono ipotizzare almeno due clamorosi sviluppi: un intervento dell'Ati (associazione temporanea di imprese) che ha vinto la gara della Porto 2000 (vale a dire i gruppi Msc e Onorato) con la minaccia di abbandonare la partita e chiedere i danni; oppure le dimissioni dello stesso Guerrieri, che sarebbero altrettanto clamorose. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per ora continua a tacere. Corsini risponde solo con un laconico: 'no comment'.

Antonio Fulvi

PIOMBINO

## Moby, refitting e bretella del porto Corsini rassicura il sindaco Giuliani

Incontro ieri in Comune tra il sindaco Massimo Giuliani e il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini. (INFORMAZIONE)

IL PUNTO SUGLI INVESTIMENTI

## Moby, refitting e bretella Corsini rassicura il sindaco

Ieri mattina l'incontro urgente chiesto con il presidente dell'Autorità portuale Giuliani: «Serve più comunicazione, abbiamo chiesto anche un tavolo»

PIOMBINO

Incontro ieri in Comune tra il sindaco Massimo Giuliani e il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini per affrontare, tra gli altri, il tema del trasferimento a Livorno della linea commerciale con la Sardegna di Moby e per fare il punto sullo stato degli investimenti sul porto di Piombino. Presenti all'incontro anche Maurizio Poli in qualità di membro del Comitato di gestione portuale e l'assessore alle finanze Ivo Camberrini.

Il sindaco ha chiesto al presidente Corsini un aggiornamento sui progetti di investimento e sulla notizia del trasferimento della linea Moby. In merito a quest'ultimo argomento, è emerso che il trasferimento di Moby dalla stessa azienda non sembra a carattere definitivo e comunque la compagnia, in associazione con altri, ha avvan-



Stefano Corsini e Massimo Giuliani (foto Pabar)

zato una richiesta di concessione demaniale che potrebbe far intravedere la volontà di apportare anche nuovi traffici.

Nell'occasione sono state affrontate altre questioni; tra queste il progetto di Pim di demolizione e refitting navale. Corsini ha comunicato che recentemente è stata richiesta alla società la docu-

Approvata di recente una nuova pianta organica che prevede 38 assunzioni all'Ap

mentazione per l'istruttoria volta al rilascio definitivo della concessione. La documentazione è attesa a breve.

Nel frattempo ci sono anche diverse trattative per nuovi traffici immediati a Piombino che potrebbero prefigurare nuovi investimenti. Ma il più grande ob-

tato è stato raggiunto: la ripartenza delle attività siderurgiche nel porto, che già generano un traffico di grandi navi, di cui è previsto l'incremento nel breve periodo.

Quindi è stato affrontato il tema della bretella di collegamento nord al porto, snodo fondamentale per lo sviluppo del porto stesso. Anche su questa opera le notizie sono positive, dal momento che è in corso la gara e al massimo all'inizio del 2019 si potrà pervenire all'aggiudicazione dei lavori.

Infine, come ha rimarcato Maurizio Poli, anche per far fronte all'esigenza di dare impulso alle attività strategiche dell'ente, è stata approvata recentemente la nuova pianta organica che prevede l'assunzione di 38 nuove figure all'anno. «Una buona notizia di cui una decina saranno destinate a Piombino, favorendo anche l'incremento dell'occupazione».

«Si è trattato di una mossa necessaria e urgente», afferma il sindaco Giuliani - alla luce dell'ultima notizia del trasferimento della linea Moby ma anche per capire lo stato di avanzamento dei progetti, dal momento che la percezione era quella di immobilità. A questo proposito si è convenuto sulla necessità e l'organizzazione di una più frequente comunicazione e informazione da parte dell'Autorità di sistema portuale nei confronti della città. È necessario che una città che ospita una attività

economica così importante eccitarsi all'esterno perché si abbia concretezza del progredire dei processi e altrimenti non vengono apprezzati».

«Nel corso dell'incontro abbiamo chiesto anche l'istituzione di un tavolo - conclude il sindaco - che si affianchi a quello regionale per poter affrontare in maniera sistematica e continuativa le diverse questioni sul rapporto».

PER I SERVIZI DIGITALI ALLE MERCI NEL PCS

## Livorno e Trieste al top

Spedizionieri dei due porti: "Vanno tutelate e incentivate le realtà d'eccellenza"

LIVORNO - Nei giorni scorsi la presidente degli spedizionieri di Livorno (SPEDIMAR) Gloria Dari ed il presidente degli spedizionieri di Trieste (ASPT-ASTRA) Stefano Visintin si sono incontrati per valutare la possibile collaborazione (segue a pagina 10)

### Livorno e Trieste al top

fra le due associazioni territoriali, entrambe aderenti a livello nazionale a Fedespedi. È stata l'occasione per confrontare come, nelle due diverse realtà, la riforma stia prendendo corpo, con le tante slide ed opportunità da cogliere.

Si sono soffermati in particolare sulle reciproche esperienze maturate nello sviluppo dei rispettivi servizi di Port Community System, all'interno dei sistemi portuali dell'Alto Tirreno Settentrionale e del Mar Adriatico Orientale, individuando i punti di forza di entrambi e le aree in cui potrebbero essere ulteriormente potenziati. "I nostri sistemi portuali hanno avuto delle storie simili", hanno dichiarato Dari e Visintin. Nati entrambi come porti franchi, hanno poi seguito storie parallele: Livorno principalmente rivolta ad un bacino di utenti, importatori ed esportatori, dislocato nel centro-nord / nord-est del nostro Paese, su importanti trades; al servizio di quelli centro europei Trieste, che ha mantenuto e sviluppato il particolare regime di franchigia doganale, puntando sulla competitività dei collegamenti ferroviari per servire i propri mercati. "Similmente anche i port community system sviluppati dalle due Autorità di sistema hanno raggiunto alti livelli di efficienza e competitività, tenendo conto delle specificità organizzative e funzionali dei due porti. Per tale motivo i due sistemi rappresentano punti di eccellenza in aree diverse ed una cooperazione fra le due Autorità di sistema è quindi non solo possibile, ma auspicabile". I due presidenti ritengono che tali esperienze siano un patrimonio per l'intero sistema portuale italiano, all'interno del quale è possibile ipotizzare un ruolo di capofila delle due Autorità di Sistema nello sviluppo e ricerca di soluzioni digitali avanzate lungo tutta

la catena logistica. Il diffondersi di nuove soluzioni e tecnologie, come ad esempio la Blockchain, dimostrano quanto velocemente a livello internazionale si stiano diffondendo i processi di digitalizzazione tra i diversi operatori e quanto pesi nel settore dei trasporti la definizione di un'adeguata agenda di innovazione e digitalizzazione dei servizi che si integri e sostenga lo sviluppo infrastrutturale, garantendo costi di sviluppo e gestione contenuti, senza gravare sui costi di trasporto.

Il piano Nazionale della logistica, proprio per rispondere a queste sfide, ha previsto un consolidamento della diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale, ma ha anche richiamato il principio di realizzare una struttura modulare cooperativa per l'integrazione delle informazioni che può prefigurare un sistema in cui segmenti di port community system "locali", pensati per esigenze di sviluppo e peculiarità dei singoli scali, si integrino con le piattaforme digitali nazionali, andando come tessere d'un mosaico a comporre infine il SINAMOLO. "La recente direttiva ministeriale che prevede da settembre tout court un port community system centralizzato è in controtendenza rispetto alle esperienze dei porti europei più competitivi". "Siamo fiduciosi" concludono Dari e Visintin, "che si apportino i correttivi necessari per incentivare la capacità di agganciare le frontiere tecnologiche che alcune realtà hanno saputo esprimere con investimenti ed un partenariato forte e sano con il tessuto imprenditoriale".



Gloria Dari

**PIOMBINO** CONSIGLIO DI FABBRICA: BENE IL RIAVVIO DELLA PRODUZIONE, RESTANO GLI ALTRI NODI

## Aferpi riparte, ora gli ammortizzatori sociali

**AMMORTIZZATORI** sociali, convocazione urgente a Roma e preoccupazione per il porto che non decolla. Sono i punti principali emersi dal consiglio di fabbrica Aferpi che si è tenuto ieri, il primo dell'era Jindal. «La prima preoccupazione emersa è quella della garanzia della proroga degli ammortizzatori sociali - evidenzia la Uilm - sia sulla durata per l'intero piano industriale Jindal che sul loro valore economico, senza dimenticare la necessità per Piombino di avere soluzioni straordinarie per un indotto sempre più martoriato. Chiediamo la proroga del decreto dell'attuale cassaintegrazione speciale». «Abbiamo evidenziato la nettamente indisponibilità delle organizzazioni sindacali ad ogni livello - ha sottolineato la Fiom - di accettare un ammor-



tizzatore sociale come la cassa in deroga regionale. Tale strumento non risolverebbe la copertura del buco e determinerebbe con molta probabilità un periodo di autorizzazione che lascerebbe i lavoratori svariati mesi senza sostegno economico, senza contare che avrebbe un valore econo-



**A fine dicembre scade la cassa integrazione speciale che può essere prorogata, i sindacati chiedono subito garanzie per questo passaggio**

mico inferiore. Chiediamo al sottosegretario Galli ed al senatore De Falco di adoperarsi, come avevano dichiarato, per un incontro con il ministro Luigi Di Maio». «Non accetteremo di discutere di un tema così importante all'ultimo momento - ha continuato la Fim - con l'azienda dobbiamo inoltre discutere

da una parte, della gestione del personale, aumentando al massimo le rotazioni e dall'altra la partenza degli investimenti». Si è parlato anche della questione porto. «Riteniamo gravissimo che invece di sviluppare nuove opportunità e creare nuova occupazione, si perdano traffici e posti di lavoro. Evidentemente le scelte fatte non stanno dando i risultati sperati» ha dichiarato la Uilm. «Preoccupati per il mancato insediamento sul porto di quelle aziende che servivano a portare a Piombino anche quella diversificazione che da troppi anni si sente annunciare. Con l'allungamento dei tempi insieme a quelle aziende si perdono 200/300 posti di lavoro che potevano riguardare quelle persone e figure professionali che oramai un posto di lavoro non lo hanno più».

# Jindal: famiglia e religione per celebrare l'acquisto di Aferpi

L'industriale indiano tiene insieme affari e culto dello spirito  
E sugli investimenti non subisce la pressione del sindacato

Cristiano Lozito / PIOMBINO

La visita di Sajjan Jindal e della moglie Sangita allo stabilimento ex Lucchini (questo tra l'altro sarebbe il marchio che il nuovo proprietario delle acciaierie vorrebbe per la fabbrica piombinese) ha rappresentato in modo plastico la portata del cambiamento.

Un cambiamento non solo per l'esperienza siderurgica che porta con sé Jindal, con un'enorme differenza rispetto a quella di Issad Rebrab, ma anche per evidenti aspetti culturali, connessi alla religione.

Rebrab veniva da una regione dell'Algeria, la Cabilia, in cui convivono cristiani e musulmani, ma nel suo Paese comunque la religione islamica è dominante, con tutte le regole e le conseguenze che comporta.

La famiglia Jindal invece è induista, seguace cioè di una religione che rappresenta un coacervo di correnti.

Per alcuni studiosi non si parla solo di una religione ma appunto più in generale di una cultura, una visione del mondo, della vita e dei comportamenti quotidiani, nel quadro di una civiltà rigidamente fedele al proprio passato.

Venerdì dunque negli uffici della direzione la cerimonia della benedizione da parte di un pandit (uomo di cultura appartenente alla casta brahminica) e poi del vescovo Carlo Ciattini, invitato come forma di rispetto per il Paese che lo ospita e per la religione prevalente in Italia, ha rappresentato un significato profondo, forse per Jindal il vero momento in cui anche simbolicamente ha assunto l'impegno della guida della fabbrica piombinese.

Certo, il presidente di Jsw è comunque un industriale e un uomo d'affari e nella sua seconda visita piombinese evidentemente non c'è stato solo l'elemento spirituale e simbolico.

Alla cerimonia di venerdì Jindal, che aveva al collo una ghirlanda di fiori, aveva radunato la sua squadra, composta da una ventina di persone: con i dirigenti dello stabilimento a cui ha affidato l'obiettivo di «trasformare la fabbrica in uno stabilimento d'avanguardia» (Fausto Azzi, Riccardo Grilli e Sergio Simoni) c'era anche Marco Carrai, presidente della società Toscana aeroporti, grande amico di Matteo Renzi, e molto importante nell'ultima fase

della complessa trattativa con Issad Rebrab per la cessione dello stabilimento piombinese.

Jindal ha incontrato i capireparto e poi ha voluto visitare con Azzi lo stabilimento fino ai piazzali del porto, conferma seppur scontata di quanto contino per lui le banchine.

Nella terza fase della giornata è arrivato l'incontro con i sindacati.

I segretari di Fim, Fiom e Uilm hanno avuto - almeno per il momento - le risposte che chiedevano rispetto alla continuità produttiva, che Jindal ha garantito con l'invio in serie di navi di blumi dall'India per il treno rotale e di billette dall'Oman per far ripartire nel giro di uno-due mesi anche il treno vergella e il medio piccolo.

Se è chiaro l'impegno sui treni di laminazione - entro sei mesi Jindal vuol rientrare a pieno titolo nel mercato - l'industriale indiano non si lascia tirare per la giacchetta sui tempi degli investimenti per tornare a produrre acciaio: «Avanti a piccoli passi» ha risposto infatti a chi gli chiedeva di accelerare le operazioni preliminari alla realizzazione dei forni elettrici.

© STACCO ALIQUOTI/STAMPALIA

# Privilege Yard, Ugl chiede chiarezza

CIVITAVECCHIA - Si dice basita la segretaria dell'Ugl Fabiana Attig alla luce della recente novità - negativa - riguardante la vertenza Privilege Yard, bloccata per la certificazione Ape che la curatela non ha fornito in tempo utile per la stipula del contratto con la Royalton maltese che ha già versato i sei milioni di euro per il cantiere. «Una situazione che va avanti da anni e che ha visto operai senza lavoro ed imprese fallite - ha sottolineato Attig - oggi, alla presenza di un investitore credibile e serio, scivola su un documento che curatela e notaio avrebbero dovuto avere in mano da tempo». E se da un lato si chiede che la questione venga risolta nel minor tempo possibile, dall'altro l'Ugl già da tempo guarda avanti, al futuro dell'area e del territorio. Certo, bisognerà vedere il piano industriale per capire che rotta la Royalton vorrà dare al cantiere, «nel frattempo - ha aggiunto Attig - abbiamo già preso contatti con l'Adsp per avere gli elenchi dei lavoratori diretti che dovranno essere riassorbiti; ecco perché è necessario, prima che si rilasci la concessione, aprire un tavolo che affronti anche questi aspetti, affinché lavoratori ed imprese di Civitavecchia possano trarre beneficio da quell'area. L'auspicio è che si possa aprire finalmente una pagina nuova nella cantieristica navale, magari guardando anche alla possibilità di smantellare qui imbarcazioni e navi, e che questa possa essere un'occasione vera di sviluppo e di occupazione per il porto e per tutto il territorio. Il momento sembra essere quello giusto, avendo di fronte una realtà importante che ringraziamo per aver investito in città. A breve chiederemo anche alla Royalton - ha concluso Attig - un incontro sul futuro dell'area. Nel frattempo abbiamo chiesto una riunione al presidente Di Majo per attivare tutte le procedure per accelerare una vertenza che speravamo chiusa con l'ingresso di chi ha tirato fuori soldi veri, a differenza di quanto sta ancora accadendo all'interporto, questione questa da affrontare in modo serio».

## Cessione delle quote di Port Mobility: tutto regolare

*La quinta sezione del Consiglio di Stato ha respinto l'appello presentato di Medov che chiedeva di riformare la sentenza del Tar del Lazio in merito all'operazione tra Authority e Rogedil Servizi. Secondo i giudici anche la società locale avrebbe potuto partecipare alla procedura ad evidenza pubblica proposta da Molo Vespucci*

CIVITAVECCHIA - Nessuna irregolarità nella procedura ad evidenza pubblica per la cessione della quota di partecipazione societaria detenuta dall'Autorità Portuale di Civitavecchia nel capitale sociale della Port Mobility spa. Questo, in sostanza, quanto stabilito dalla quinta sezione del Consiglio di Stato, presieduta da Francesco Caringella, che ha respinto l'appello presentato dalla Medov per la riforma della sentenza del Tar del Lazio del 15 dicembre 2016.

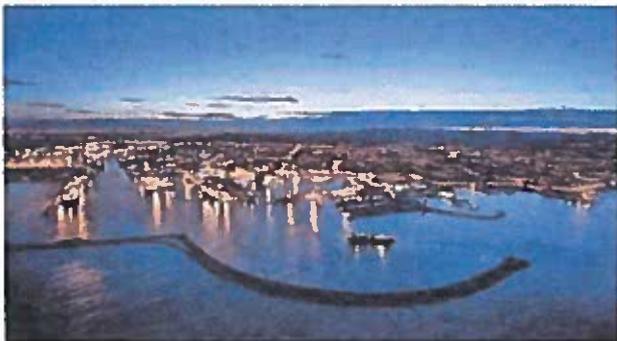
La società, che per conto di numerosi armatori si occupa di logistica e spedizioni connesse al trasporto passeggeri e merci, aveva presentato ricorso ai giudici amministrativi contro quel bando e contro i provvedimenti mediante i quali è stato consentito che l'80% delle quote del capitale sociale - originariamente appartenenti ad Autostrade per l'Italia spa e Saba Italia spa - venissero trasferite a Sportiello Riparazioni Costruzioni Navali e da questa a Rogedil, pur mantenendo il rapporto concessorio con la Port Mobility per la gestione dei parcheggi e della mobilità in ambito portuale. Medov, interessata a partecipare alla gara, aveva fatto richiesta di accesso ad una serie di documenti; non avendo avuto tempestiva risposta la società si sarebbe trovata nelle condizioni di non poter partecipare e formulare la propria offerta.

Ma secondo il Consiglio di Stato le cose non stanno così: Medov avrebbe potuto partecipare, poiché non vi sono stati elementi preclusivi ai fini della formulazione dell'offerta, possibile anche in virtù della perizia asseverata di stima, riprendendo di fatto quanto già stabilito dal Tar.

UNO DEI TEMI PIÙ ATTUALI NELLA CONFERENZA ANNUALE DEL CLUSTER

## L'epoca del digitale nei porti alla Naples Shipping Week

Una giornata dedicata alle più moderne connessioni per le "rotte" attraverso il web all'insegna della massima velocizzazione



NAPOLI I maggiori porti europei e mediterranei sono nel mezzo di una grande trasformazione; porto "digitale", "connesso", "smart": definizioni (segue a pagina 10)

### L'epoca del digitale

che evidenziano aspetti diversi della complessità che la portualità deve oggi governare e rispetto alla quale l'uso di tecnologie ICT è condizione necessaria, ma non sufficiente. È la premessa del "manifesto" della prossima Naples Shipping Week, 24-29 settembre - dedicata come già scritto a Genova come solidarietà per la tragedia del ponte Morandi.

Mentre il commercio globale impone ai porti di innovarsi con velocità sempre accelerata - continua la presentazione - la sfida è mettere in campo soluzioni e sistemi adatti alle esigenze dei diversi soggetti che compongono la "port community estesa": ma soprattutto di far sì che queste soluzioni siano pienamente integrate e connesse lungo tutta la catena logistica, attraverso il paradigma

delle soluzioni standard ed aperte.

L'attenzione a questi temi è al centro della Naples Shipping Week, dove si danno appuntamento tutti i più importanti operatori di settore. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale promuove la discussione, per verificare con gli stakeholder priorità, strumenti e metodi dell'Agenda Digitale del Porto.

Quali tecnologie sono destinate a trasformare i porti? In quale orizzonte temporale? Come anticipare e pienamente incorporare la visione tecnologica nei piani di sviluppo portuale? Quali soggetti pubblici o privati sono i veri driver dell'innovazione in porto? Con quale metodo e modello di governance è possibile ridisegnare i processi portuali e logistici, valutando ex ante l'impatto dell'innovazione tecnologica? Quali scelte strategiche e tecnologiche consentono la piena integrazione e interoperabilità tra i diversi segmenti della supply chain (marittimo, portuale, logistico, intermodale) che, pur fortemente automatizzati e digitalizzati, non sono ancora pienamente connessi tra loro? Quali servizi nuovi e più competitivi sono abilitati dalla connettività pervasiva a vantaggio dei traffici merci e passeggeri? In che modo il port monitoring di nuova concezione innalza i livelli di sicurezza, di integrazione città-porto, di sostenibilità ambientale?

Ecco il programma della giornata dedicata al tema venerdì 28 settembre:

Ore 11:00 - 13:00. Sala Calipso, Centro Congressi della Stazione Marittima, Napoli.

Il Porto Smart naviga lungo le rotte digitali globali.

Tecnologie, città, industrie: esperienze e sfide per i porti come ecosistemi dell'innovazione.

A cura di AdSP Mar Tirreno Settentrionale - Direzione Sviluppo, Programmi Europei, Innovazione.

Introduce: Stefano Corsini (presidente, Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale).

Modera: Alessia Maccaferri (giornalista, Ndrva24-Il Sole 24 Ore)

Sessione 1 - Tecnologie emergenti e driver del cambiamento nei Porti

Intervengono: Michele Acciario (professore, Kühne Logistics University - Amburgo). La portualità nel mezzo della grande trasformazione: produzione, commercio mondiale, nuove tecnologie. Quali sono i driver del cambiamento?

Nicola Riefari Melazzi (direttore, Consorzio Nazionale Interuniversitario Telecomunicazioni CNIT). Il punto di vista della ricerca: innovazioni emergenti e nuove funzioni portuali.

Rossella Cardone (responsabile innovazione, sostenibilità e corporate responsibility, Ericsson). 5G: porti (text), enabler e utenti.

Luca Arnato (security and inte-

gration solution architect - IBM). Blockchain: catene di valore per commercio internazionale, shipping, portualità.

Nico De Cauwer (digital business solutions business architect & PCS program manager, Porto di Anversa). Dal Port Community System all'ecosistema portuale dell'innovazione.

Sessione 2 - Industrie e Città: prospettive per governare l'innovazione dei sistemi portuali

Intervengono: Roberto Rossi (business development director, Thales). Il punto di vista dell'industria: investimenti in R&S e proposte per il sistema portuale italiano.

Simona Costa (presidente, European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities). Esperienza e prospettive delle smart cities: peculiarità e opportunità delle città portuali.

Romano Benini (professore, Università La Sapienza di Roma). Porti senza lavoro: esiste una "terza via" all'innovazione?

Antonella Querci (dirigente, direzione sviluppo, programmi europei e innovazione - Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale). Programmare, misurare, abilitare l'innovazione portuale: per una nuova governance ed uno "smart port index".

Conclusioni: Zeno D'Agostino (presidente, Assoport). La pianificazione strategica di infrastrutture e servizi portuali al tempo della digitalizzazione.

## AdSP Mar Tirreno Centrale stringe relazioni con Governo Hong Kong. Spirito incontra Benjamin Wong

(FERPRES) – Napoli, 7 SET – L'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha promosso, d'intesa con l'International Propeller Clubs, un incontro con Benjamin Wong, Responsabile del Dipartimento dei Trasporti e dell'Industria di Invest Hong Kong, struttura del Ministero dell'Economia. L'incontro continua il dialogo già avviato con il governo di Hong Kong nel corso della visita organizzata in Asia dal Propeller Club nella scorsa primavera.

Il confronto, che si è tenuto nella sala riunioni dell'AdSP, ha visto la partecipazione di una significativa rappresentanza del cluster marittimo partenopeo ed ha avuto come scopo gettare le basi per una più stretta collaborazione tra il sistema portuale campano e l'amministrazione di Hong Kong.

“L'istituzione della ZES della Campania – ha precisato Pietro Spirito- ci offrirà l'opportunità di sviluppare non solo l'economia del nostro territorio ma di aprire a nuovi investitori e di individuare con realtà, dove già esistono da anni le ZES, i punti di contatto, le iniziative da intraprendere per accrescere la nostra economia e la nostra occupazione”  
Hong Kong, come ha sottolineato, Mr. Wong, è tra le città asiatiche quella più internazionale e “disponibile” a collaborare per supportare lo sviluppo di Napoli, di Salerno e della Campania. “Una città- ha ricordato Riccardo Fuochi, presidente del Propeller Club di Milano- che ha fatto della logistica il fulcro del proprio sviluppo e soprattutto del settore marittimo”.

Bisogna, ha ancora precisato il Presidente dell'AdSP, lavorare ad una strategia di medio periodo per dare continuità ad incontri che possono aprire opportunità alla nostra portualità, ma in generale al sistema economico del nostro territorio.

# Informazioni Marittime

---

## Porto di Napoli dialoga con il governo di Hong Kong

L'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale ha promosso, d'intesa con l'International Propeller Clubs, un incontro con Benjamin Wong, responsabile del dipartimento dei Trasporti e dell'Industria di Invest Hong Kong, struttura del 'ministero dell'Economia' della città. L'incontro continua il dialogo già avviato con il governo di Hong Kong nel corso della visita organizzata in Asia dal Propeller Club nella scorsa primavera.

**Il confronto, tenutosi nella sala riunioni dell'Adsp, ha visto anche la partecipazione del cluster marittimo partenopeo, per gettare le basi per una più stretta collaborazione tra il sistema portuale campano e l'amministrazione di Hong Kong.**

«L'istituzione della Zes della Campania - ha detto il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito - ci offrirà l'opportunità di sviluppare non solo l'economia del nostro territorio ma di aprire a nuovi investitori e di individuare con realtà, dove già esistono da anni le Zes, i punti di contatto, le iniziative da intraprendere per accrescere la nostra economia e la nostra occupazione». Secondo Spirito bisogna «lavorare ad una strategia di medio periodo per dare continuità ad incontri che possono aprire opportunità alla nostra portualità, ma in generale al sistema economico del nostro territorio».

Hong Kong, come ha sottolineato Wong, è tra le città asiatiche quella più internazionale e «disponibile» a collaborare per supportare lo sviluppo di Napoli, di Salerno e della Campania. «Una città - ha ricordato Riccardo Fuochi, presidente del Propeller Club di Milano - che ha fatto della logistica il fulcro del proprio sviluppo e soprattutto del settore marittimo».

## Un porto competitivo, quando?



**BARI** – La scelta dei terminal da inserire lungo una rotta o lungo una via d'import/export sta assumendo, in quest'ultimo periodo, una rilevante importanza a seguito dell'istituzione dei "sistemi portuali". L'evoluzione in atto che il processo dei trasporti marittimi sta attraversando (vettori, porti, retroporti e logistica) fa emergere l'importanza di una strategia da adottare da parte della governance di detti sistemi portuali.

La maggior parte dei porti italiani presenta una complessità organizzativa e funzionale diversa se si vuole affrontare le economie avanzate e non tutti i porti italiani e di uno stesso sistema possono essere gestiti con la stessa strategia. Prima della riforma Delrio, i vari comitati portuali erano ridondanti con componenti che rappresentavano interessi contrapposti, pletorici e poco efficienti/efficaci; oggi, con la riforma, siamo all'eccesso opposto, con componenti al minimo e non rappresentativi dell'intero sistema portuale; senza contare che il livello di competitività e di efficienza di una infrastruttura trasportistica costituisce l'elemento principe per la selezione dei porti lungo una via sia essa della seta oppure di un'altra fibra.

Un porto è competitivo se i propri soggetti (pubblici e privati – cd cluster marittimo-portuale) hanno capacità a proporre un'offerta di qualità elevata delle proprie infrastrutture e servizi, giusta per il mercato attuale, efficace per sostenere la concorrenza con altri porti in/out "sistema", per generare positive ricadute economiche sulla città e sul territorio di quel porto. Ora, tutti i soggetti pubblici e privati rivendicano per il loro porto, del nord e del sud Italia, essere hub per la "via della seta", dimenticando che detta via interessa alla Cina e l'Europa, semmai, è terra da conquistare come l'Africa, o solo per comprare i porti, come è avvenuto per la vicina Grecia. Il Ministro Giovanni Tria, ultimamente, in Cina, ha confermato quello che era l'accordo governativo Renzi, sostenuto da Berlusconi e seguito poi da Gentiloni. Forse, si sperava, con il Governo del "cambiamento", un rimettere in gioco tutti i porti italiani.

D'altronde, Tria è il ministro che deve mitigare le esternazioni di Salvini – Di Maio senza compromettere i mercati e l'Europa stessa. Pre tre anni di seguito, Trieste, Genova e Venezia hanno lavorato al progetto della "via della seta" con varie missioni in Cina e con forum istituzionali di un mercato che avanzava. Già i governi precedenti avevano scelto strategicamente i porti di Genova, Trieste e Venezia quali potenziali porti per investimenti progettuali per la Cina.

I porti del sud all'interno di quali mercati hanno fatto promozione delle proprie infrastrutture e servizi? Senza parlare di costi/scalo non conformi ai bisogni degli utenti attuali e potenziali. La "competitività", come concetto, è sicuramente diversa se ci riferiamo ai porti; come diverso è quando si parla di soggetti che operano nei servizi portuali. Per gli operatori portuali, la competitività riguarda la capacità (disponibilità finanziaria, tecnico-organizzativa) a sostenere la concorrenza con altri operatori già presenti sul mercato, oltre alla capacità di intraprendere nuove strategie di ampliamento della domanda portuale. I porti dell'Italia meridionale sono sicuramente competitivi, poiché si dispone di infrastrutture, banchine, fondali, piazzali, retroportualità per supportare nuove vie di traffico mercantile; basta esserne convinti e disporre di adeguate strategia per sostenere la concorrenza.

**Abele Carruezzo**

## «Facevamo le docce e le feste nel Palazzo dell'autorità portuale»

La vita difficile e felice dei ragazzi di Bari Vecchia

«Memorie a Palazzo»: è questo il tema da noi scelto per gli articoli della serie estiva 2018. Abbiamo chiesto a giornalisti, scrittori, professionisti di «raccontare» e interpretare la storia di un edificio di Bari e provincia che abbia un particolare significato. In questa puntata, Michele Cassano ci scrive del Palazzo dell'Autorità Portuale.

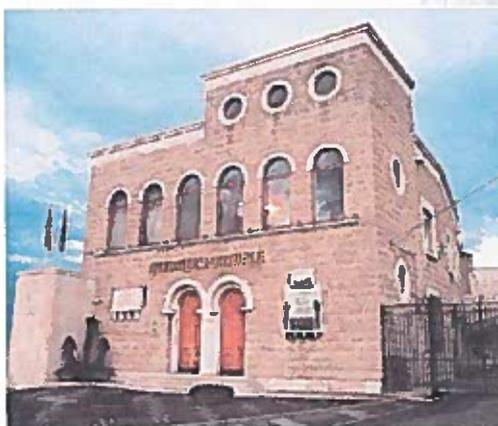
di MICHELE CASSANO

**L'** Autorità Portuale di Bari che oggi si chiama «Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale» ha sede nel bel palazzo che un

tempo era la «Casa del Portuale».

Costruito nel 1939 dall'architetto Pietro Maria Favia, che decise di edificare il nuovo

palazzo accanto al vecchio molo borbonico, anche se leggermente distaccato da esso per facilitare il passaggio per raggiungere il «belvedere» di Santa Scolastica. Nella rea-



**VERSO LEVANTE**  
Il Palazzo dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale sul Lungomare di Bari e a destra una veduta aerea del Porto di Bari

lizzazione di questo edificio ci sono alcune caratteristiche delle costruzioni italiane tra cui le finestre orbicolarì, gli archetti, i pilastri e lesene. L'edificio fu realizzato con la pietra bianca di Maseghe e tufo.

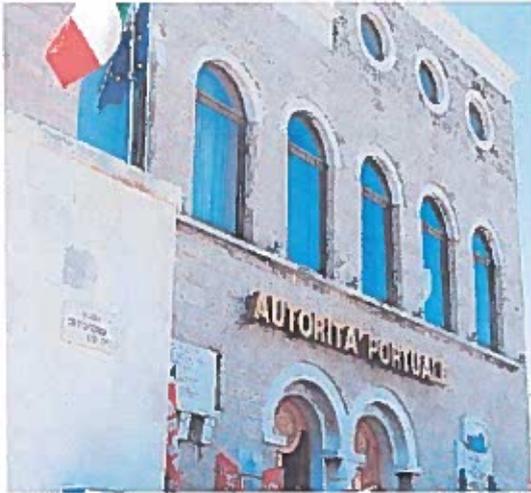
Questi materiali furono utilizzati per dare continuità alla costruzione, perché si trova-

nel pressi della cinta muraria della città. Questo palazzo fu dedicato a Nazario Sauro comandante marittimo e patriota che durante la Grande Guerra fu catturato durante una missione e venne giustiziato a Pola il 10 Agosto del 1916.

Favia da architetto colto e moderno costruì la Casa del

Portuale su una pianta curva in maniera da lasciare un passaggio pedonale pubblico. Adiacente al passaggio spicca il giardino della Casa del Portuale. Questo palazzo era la sede dei camalli baresi, «la Compagnia Nazario Sauro» che attingeva il lavoro di carico e scarico delle navi e anche i servizi per gli operai.

- segue



Ora si presenta in una veste tutta nuova ma prima al piano rialzato dell'edificio un corridoio conduceva a sinistra alla sala delle docce. In fondo al salone sociale e a destra dei locali destinati a spogliatoi e ripostigli, al pronto soccorso e alla sala chiamata all'ingaggio.

All'unico piano superiore erano sistemati gli uffici e una terrazza arcuata, affacciata sul molo con una teoria di dieci finestre sormontate da una lunetta da sesto pieno. I miei ricordi legati a questo palazzo sono riconducibili alle estati della fine degli anni '70. Questo palazzo era per noi ragazzi di Bari Vecchia il palazzo, dove facevamo le docce e andavamo alle feste. Dopo le giornate passate a nuotare nel tratto di mare che porta il nome dell'imperatore Augusto, alle cinque del pomeriggio per completare la giornata si organizzava una partita a calcio 11 contro 11.

Si giocava sotto un solo co-

cento sui sanpietrini di largo Cristoforo Colombo (proprio dove ha atterrato l'elicottero che ha portato papa Francesco a Bari lo scorso 7 Luglio). Il largo Cristoforo Colombo alla fine di quegli anni era libero dalle auto ed era il nostro campo di calcio, dove i pali erano dei sassi e la traversa della porta si calcolava ad occhio.

Noi decidevamo se era goal o no. Altro che Var. Alla fine delle partite c'era chi si andava a farsi la doccia alle fontane pubbliche e c'era chi per togliersi la salsedine e la puzza del sudore andava dentro il bellissimo e storico palazzo dell'Autorità Portuale che troneggiava a pochi passi dal campo. Quel palazzo come dicevo sopra aveva le docce al piano rialzato. Pochi eletti a Bari Vecchia in quel tempo avevano le docce in casa. Per lavarci usavamo come vasche dei contenitori di plastica. Mentre chi aveva qualche parente che di mestiere faceva il

portuale, che erano quasi tutti di Bari Vecchia, era autorizzato a farsi una bella doccia nel palazzo. Chi riusciva a farsi la doccia si sentiva un'autorità, e ne usciva felice, rigenerato e privilegiato.

Un altro aspetto di questo palazzo che ricordo con piacere è che, all'interno nel salone enorme si organizzavano le feste, dove si mangiava il panino farcito dalla mortadella e il provolone, c'era la musica e si ballava. Durante quelle feste estive nascevano gli amori e le liti. Che bello ricordare questi momenti vissuti insieme agli amici che non ritorneranno più.

Le estati che si susseguono ci fanno capire come il tempo passa per tutti. Mentre passeggiavo lungo il mare e guardavo la città da un'altra prospettiva, Bari vista dal mare è più bella. I miei passi mi portano all'ingresso del palazzo al cui ingresso è stata messa una bella e grande ancora, simbolo di speranza.



## Zes, stop alle imposte locali per attrarre gli investimenti

di Oronzo MARTUCCI

La Regione Puglia chiederà alla presidenza del Consiglio dei ministri di prevedere nel decreto attuativo relativo alla semplificazione, che dovrà essere emanato per rendere operative le Zes previste dal decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento nell'agosto del 2017, "l'esenzione decennale delle imposte per tutti gli investitori come prevedeva la legge 64/86, in considerazione che tale disposizione non comporta oneri a carico del bilancio dello Stato". La decisione è stata formalizzata nella delibera di giunta con la quale martedì scorso è stato riapprovato, su richiesta della Basilicata, il Piano strategico di sviluppo della Zes interregionale jonica che fa perno attorno al porto di Taranto e comprende le aree portuali, retroportuali e produttive ad esso funzionalmente collegate della provincia di Taranto, dell'area Asi di Francavilla Fontana e della Basilicata.

Il decreto Mezzogiorno prevede come incentivo per le imprese che si insediano nella zona Zes collegate ai porti del Sud un percorso di semplificazione amministrativa, incentivi e agevolazioni fiscali riconducibili alle Regioni e alle amministrazioni pubbliche in aggiunta al credito di imposta di competenza dello Stato per 205 milioni di euro. Le Regioni si stanno preoccupando di definire nei piani strategici gli incentivi



vi e le imposte locali da proporre agli investitori, così da convincerli a scegliere un'area rispetto a un'altra nelle varie regioni del Sud. La Puglia, che è pronta a presentare al governo i Piani strategici di sviluppo per la costituzione di due Zes (una Jonica e l'altra Adriatica, anch'essa di livello interregionale tra Puglia e Molise e collegata all'Autorità di sistema portua-

le del Basso Adriatico con i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) ha evidenziato nei Piani strategici le imposte e i tributi locali sui quali intende operare per attrarre gli investitori.

La Regione ha anche previsto di poter mettere a disposizione di nuove iniziative industriali nelle Zes 500 milioni di euro attraverso i Con-

### L'istanza

La giunta: la normativa venga presto definita nel decreto semplificazione

### Le reazioni

Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di sistema: i Comuni facciano la loro parte

gione Puglia ha previsto come incentivo per i nuovi investitori in zona Zes l'esenzione dall'Irap (Imposta regionale sulle attività produttive) che corrisponde al 4,82 per cento del fatturato delle aziende. Per quanto riguarda le imposte di competenza dei Comuni, la Regione ha previsto per le imprese in area Zes l'esenzione dal pagamento dell'Imu di pertinenza comunale; l'esenzione dal pagamento della Tasi, sempre limitatamente alla quota destinata ai Comuni; la detrazione della Turi (tassa sui rifiuti) a seguito dell'introduzione della Tasi unica. Infine è prevista l'esenzione dal pagamento delle spese d'istruzione per le pratiche che saranno lavorate dai Consorzi dell'Area di sviluppo industriale.

Nei Piani strategici delle Zes si evidenzia in ogni caso che "le agevolazioni di competenza regionale e comunale sono soggette a vincoli comunitari, temporali e regolamentari". Proprio per questo motivo nelle delibere che verranno

non trasferite alla presidenza del Consiglio per l'istituzione delle Zes si farà riferimento alla necessità che il governo garantisca attraverso le norme del decreto semplificazione una fiscalità di vantaggio decennale, così come avviene con la legge 64 del 1986.

In attesa che il governo decida ed essendo più che probabile che non risponda all'esigenza evidenziata dalla Regione Puglia, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico, Ugo Patroni Griffi, insiste sulla necessità che i singoli comuni sul cui territorio vi sono aree che sono state perimetrate nel recinto delle Zes comincino a lavorare subito per decidere a quali tributi locali sono disposti a rinunciare per attrarre nuovi investitori. La fiscalità di vantaggio (il credito di imposta) garantita dallo Stato, è poca cosa rispetto alla semplificazione e ai tagli dei tributi locali. Sono proprio la semplificazione e l'esenzione e i tributi locali che possono convincere gli investitori a scegliere un'area o l'altra. Dunque, l'incremento nel recinto delle Zes non basta. I Comuni devono ragionare sul ruolo che vogliono avere nelle politiche di marketing territoriale e decidere se sono disposti o meno a rinunciare ad alcune entrate fiscali e al potere di decidere sulle autorizzazioni amministrative, trasferendo ogni competenza al Comitato di indirizzo che sarà coordinato dall'Autorità di sistema portuale.

- 1** La via della Seta
  - Corridoio 8 e via della seta possono rappresentare per la manifattura locale una buona occasione.
- 2** Gli stati da raggiungere
  - I mercati ai quali punta Brindisi sono quelli orientali, in particolare quello cinese. Ma anche quello turco.
- 3** I flussi di viaggiatori
  - Crescono costantemente i flussi di viaggiatori in transito dagli aeroporti di Brindisi e di Bari.
- 4** Strada ferrata
  - Potrebbe esserci un brindisino alla guida delle Ferrovie Appulo-Lucane: Rosario Alimento.



## Dall'agricoltura al tessile Con il "Corridoio 8" Brindisi punta allo sviluppo

L'hub può portare i prodotti locali fino ai mercati orientali

di Francesco RIBEZZO PICCININ

Sono soprattutto l'agroalimentare e, verosimilmente, anche il tessile i settori produttivi del territorio che, più di altri, potrebbero avvantaggiarsi grazie ad un potenziamento dei collegamenti con Balcani, Turchia e Cina attraverso il "Corridoio 8" e la sua "connessione con la via della seta, che rappresenta una delle direttrici principali della mastodontica iniziativa cinese "One belt, one road".

Due settori che, tra l'altro, pur potendo vantare qualità in alcuni casi assolutamente eccezionali, non brillano certo per la vitalità delle esportazioni. E questo sebbene l'export, negli ultimi anni, sia cresciuto costantemente, anche se non in maniera particolarmente rapida.

L'esportazione di prodotti dell'agricoltura e della pesca brindisini, infatti, è cresciuta dal 2015 al 2017 solo dello 0,6 per cento, passando dall'11,5 al 12,1 per cento del totale dell'export della Puglia. Nettamente migliore il risultato del settore dei prodotti alimentari e delle bevande, cresciuto dall'8,7 per cento del 2015 al 12,3 delle esportazioni del comparto in tutta la Puglia nel 2017. Dati comunque ben lontani dal 73,6 del settore sostanze e prodotti chimici e del 39,7 degli articoli in gomma o in materie plastiche.

«Tra i settori con maggiori potenzialità sui mercati orientali ed in particolare quello cinese - conferma il direttore della Cna Sonia Rubini - c'è sicuramente l'agroalimentare, e parlo della filiera allargata che comprende anche vino ed olio. Un comparto di eccellenza che all'estero riesce, per certi versi, ad attestarsi ed avere un valore riconosciuto per tradizione, cultura, qualità ed attenzione per la sicurezza alimentare. Campo, quest'ultimo, in cui l'Italia più di tutti mantiene standard elevatissimi. Ma penso che un'occasione ci sarebbe anche per le produzioni tecnologiche».

Diversa, invece, e certamente più complessa, la questione che riguarda il tessile. Questo tipo di produzioni in Cina è sempre molto richiesto, soprattutto grazie alla fama del "Made in Italy", principalmente a causa della evoluzione dei ga-

### OPPORTUNITÀ DI CRESCITA



Sopra, agricoltura nelle campagne brindisine. A sinistra, container nel porto

sti dei consumatori cinesi di reddito medio-alto. Il settore, tuttavia, sul territorio continua a faticare e sembra non riuscire ad emergere da anni di crisi. La percentuale delle esportazioni

di brindisine di prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori rispetto al totale dell'export pugliese del settore, infatti, è passato solo dal 2,8 al 4,6 per cento. Con un margine di crescita che, in teoria, potrebbe essere notevole.

«Purtroppo il tessile da noi sottolinea il direttore della Cna

non riusciamo proprio a farlo ripartire. Certo, ci sono alcuni ambiti di produzione di eccellenza ma il settore in quanto tale avrebbe bisogno di essere in qualche maniera curato di più e meglio. Ha avuto, infatti, una caduta storica dalla quale ancora non si vede ripresa. E sui mercati orientali, in particolare

quello cinese, la concorrenza è spietata. Lì hanno manodopera sommo e prodotti diversi rispetto al modo in cui noi intendiamo la qualità, a tutti i livelli. Per questo ho delle perplessità. Diciamo che il settore andrebbe seriamente supportato da attività di internazionalizzazione attraverso intese commer-

ciali importanti, protocolli che vedano protagonista il governo. La Regione, per parte sua, sta già facendo parecchio in questo senso ma bisogna migliorare ancora. E queste sono cose che si fanno a livello di governo e istituzioni regionali al massimo, non di enti locali».

Un impegno sull'internazionalizzazione che dovrebbe riguardare in realtà, nonostante gli sforzi degli anni passati, un po' tutti i settori produttivi della provincia. «Brindisi, geograficamente, si trova - ricorda il direttore della Cna Rubini riferendosi anche alla possibilità di sfruttare il "Corridoio 8" - in una posizione strategica per il commercio ma a monte serve maggiore supporto all'attività di internazionalizzazione che purtroppo, fino ad adesso, per una serie di motivi non è che sia esplosa. Per cui, certamente, tutti noi appoggiamo la battaglia sulla via della seta e sulle direttrici commerciali internazionali ma non possiamo dimenticare che serve anche altro: una maggiore spinta ed una maggiore cura sull'internazionalizzazione. Nel senso che non sono certo le imprese a non volerla fare. Anzi alcune, già strutturate, fanno cose importanti, sono note e riescono a diventare eccellenze nel mondo. E di questo siamo fieri. Ma le altre, più piccole, andrebbero formate, affiancate, aiutate a comprendere l'importanza di mettersi in rete, di stare insieme per essere più forti. Un supporto che deve arrivare da enti come, ad esempio, la Camera di commercio. Altrimenti è difficile riuscire a competere nei vari mercati».

### COMMERCIO

Il direttore della Cna Rubini sui possibili sbocchi per le merci brindisine

## «Per crescere in Turchia servono collegamenti»

● L'altro sbocco orientale per i prodotti locali, oltre allo sconfinato mercato cinese, è la Turchia. Negli anni scorsi, anche nella stessa Brindisi, enti come la Camera di commercio avevano lavorato molto per spingere verso nuovi e proficui rapporti commerciali con Istanbul.

Le cose, tuttavia, sembrano non avere funzionato nel migliore dei modi visto che da anni si parla dell'attivazione di un collegamento diretto. Collegamento che alla fine non è mai andato in porto.

«È vero, c'è stata - conferma il direttore della Cna Sonia Rubini - una serie di approcci con la Turchia per cercare di creare e consolidare un buon rapporto commerciale ma le cose non sono andate come avremmo sperato».

La "colpa", tuttavia, non necessariamente va ascritta al territorio. Anzi. «Penso - commenta infatti il



Sopra, il direttore della Cna di Brindisi Sonia Rubini

presidente della Cna - che sia anche e soprattutto un problema geopolitico legato al momento che la Turchia sta vivendo».

Da qualche anno a questa par-

te, infatti, il presidente turco Recep Tayyip Erdogan non solo ha avuto rapporti allentati con l'Europa ma soprattutto ha puntato sul mercato africano per allargare la sfera d'influenza economica del suo Paese. E per arrivare in Africa, le merci turche non hanno bisogno certamente di passare per Brindisi.

Ma la verità potrebbe essere un'altra, come sospetta anche il direttore della Cna. «Forse - riflette infatti - anche il fatto di non avere collegamenti diretti Brindisi-Turchia non aiuta a migliorare questo tipo di approcci commerciali. Ma comunque non si può dimenticare, lo ribadisco, la situazione geopolitica del Paese. Compresi gli avvicinati e allontanamenti dall'Europa. Tutte queste frizioni politiche creano, naturalmente, più di qualche allarmismo e di certo non facilitano i rapporti».

F.R.P.

### Occasione mancata

«Anche la situazione geopolitica del Paese e le frizioni internazionali creano allarmismo e di certo non facilitano i rapporti»

## Il dibattito sulla Via della Seta: interviene il presidente del Parlamento europeo. In calo i traffici **Porti, Tajani striglia il governo** **«Impensabile trascurare Brindisi»**

L'INTERVISTA

### Malcarne: «Noi in ritardo e divisi mentre al nord uniti fanno affari»

Alfredo Malcarne, presidente della Camera di Commercio di Brindisi, punta il dito sulle inefficienze del territorio, a tutti i livelli: «I porti del nord fanno lobby, oltre che sistema, e agganciano i traffici con l'Oriente. Noi invece siamo in ritardo su tutto».



VESCO a pag. 15

Mentre istituzioni e politica discutono di Zes e di come far giungere a Brindisi la via della Seta che il governo vorrebbe invece dirottare al nord, il porto fa registrare notevoli perdite nei settori che fino ad oggi lo avevano contraddistinto, a partire dal carbone. Il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani, intervenendo a Giovinazzo al campus nazionale dei giovani di Forza Italia, ha difeso i porti Meridionali, messi da parte qualche giorno fa dal ministro dell'Economia Giovanni Tria proprio nel dialogo con la Cina.

PICCININ alle pagg. 14 e 15

IL PREMIER ALLA FIERA DEL LEVANTE

### Conte: l'alta velocità per far marciare il Sud



DAMIANI e l'invitato GIOFFREDI alle pagg. 2 e 3

### Ostuni. Degenera la causa per il rilascio di un immobile occupato senza titolo **Nel mirino l'avvocato della controparte** **Arrestato un uomo, limiti alla moglie**

FASANO

### Il timballo segreto del fornaio: col riso cocaina e hashish Scatta l'arresto



SPAGNULO a pag. 22

Un avvocato nel mirino per aver difeso un uomo nella causa contro gli occupanti a titolo abusivo di un suo appartamento. Le minacce, le ingiurie, e poi anche il tentativo di investire con l'auto, nel centro di Ostuni. Per questo un uomo è finito agli arresti domiciliari, mentre alla moglie è stato imposto il divieto di avvicinarsi ai luoghi frequentati dal legale.

SANTORO a pag. 21

### VOLTARE PAGINA SENZA SFASCIARE TUTTO

di Marco GERVASONI

L'antico e autorevole settimanale inglese «Spectator», nella copertina del nuovo numero, disegna un Salvini in pelle d'orso e ciava contro un Macron addobbato da antico Romano.

Continua a pag. 12

## LO SVILUPPO

# Porto strategico dei traffici nel Mediterraneo: il governo "corregge" l'asse del Nord

*Il sottosegretario Rixi blinda la città. I sindaci: «Fare sistema»*

di Maurizio DISTANTE

Le parole pronunciate dal ministro dell'Economia Giovanni Tria sul ruolo dell'Italia quale potenziale sbocco europeo naturale per la Via della Seta hanno prodotto negli ultimi giorni un vasto assortimento di reazioni, più o meno piccate, tra gli esponenti politici e istituzionali, a tutti i livelli. Il titolare del dicastero, che ha individuato nei porti del nord Adriatico e del Tirreno quelli pronti ad accogliere i bastimenti provenienti dal Vicino e dal Lontano Oriente, è stato "corretto", anche se in senso lato, dal sottosegretario alle Infrastrutture Edoardo Rixi, in visita a Brindisi in occasione della Giornata della memoria dei militari e civili scomparsi in mare, che a margine della cerimonia ha avuto parole al miele per il ruolo importante che la città ha nel panorama mediterraneo. «Credo che oggi, Brindisi - ha confermato il sottosegretario - rappresenti un momento importante per segnalare a tutto il Paese che il futuro dell'Italia è sul mare e che il Mediterraneo è centrale per lo sviluppo economico». L'esponente leghista non ha fatto riferimento alle parole del ministro ma le sue affermazioni sono state interpretate come ammorbidimento delle dichiarazioni rese da Tria. Il ragionamento del titolare dell'Economia, in più, andrebbe contestualizzato, secondo il consigliere regionale pentastellato Gianluca Bozzetti. «Non darci eccessivo peso a quanto detto dal ministro - spiega il consigliere - il ragionamento andrebbe contestualizzato, anche perché non credo proprio che Tria voglia creare delle sperequazioni territoriali. Il sottosegretario, invece, ha focalizzato la linea della maggioranza di governo».

Di segno opposto, invece, è la valutazione del collega di Bozzetti, il messinese Mauro Vizzino, seduto in consiglio regionale nei banchi del centrosinistra. «Ancora una volta - attacca - il Sud viene colpito e affondato da logiche incomprensibili: non è il primo caso, purtroppo. Quest'ultimo episodio ci dice in più che l'istituzione di un ministero dedicato al Meridione non ha portato i frutti sperati, vista la mancanza di considerazione delle istanze provenienti dai nostri territori, totalmente ignorate dal governo: non solo il porto ma anche l'Isola e i tanti altri temi centrali per il Sud».

Restando alla politica, Vizzino vede nel discorso di Rixi



Gianluca Bozzetti

Mauro Vizzino

Gianfranco Coppola

Pompeo Molletta

tutta l'incongruenza della maggioranza gialloverde. «Alle parole devono seguire i fatti, altrimenti restano proclami vuoti. Hanno chiamato la loro alleanza "governo per il cambiamento": ci facciano fare un salto in avanti anziché i dieci indietro cui assistiamo praticamente ogni giorno».

Bozzetti, invece, punta il dito proprio contro il centrosinistra, reo a suo dire di aver determinato un decalciamento dello scalo brindisino. «La visione del porto di Brindisi è stata ridimensionata dalla riforma delle Autorità Portuali e dalle scelte politiche del governo guidato dal Pd che ha tolto al nostro porto la centralità che aveva in questo tempo: anche la Regione, con l'accorpamento delle autorità portuali, ha preferito Bari a Brindisi, prendendosi la sua parte di responsabilità».

L'analisi della situazione offerta dal consigliere a 5 stelle prosegue nel merito della faccenda, indicando nello sviluppo turistico la naturale vocazione per il porto di Brindisi. «Partendo da questo, bisogna risolverlo: il dialogo costruttivo ma non semplice con il presidente dell'Autorità Portuale Ugo Patroni Griffi potrebbe portare presto i frutti sperati per ravvivare la vena turistica brindisina. In quest'ottica, sto cercando di portare in città l'"Università nautica", una sorta di prosecuzione accademica degli studi che si possono sostenere all'istituto tecnico nautico, proprio - sottolinea l'esponente politico - per sottolineare la centralità che il porto ha per tutto il territorio».

Anche i sindaci della provincia hanno espresso la propria opinione rispetto all'"affaire Tria": se da un lato c'è la sorpresa del primo cittadino di Mesagne Pompeo Molletta per le parole del ministro poiché la storia assegna a Brindisi il primato di "Porta d'Oriente", dall'altro il suo collega Gianfranco Coppola di Ostuni

rimane più istituzionale, rivolgendosi a Tria per chiedere un ragionamento sulla Via della Seta che non guardi al Nord, al Centro e al Sud come entità separate. «Non comprendo le ragioni logiche che si celano dietro le parole di Tria - commenta Molletta - È la Storia che assegna al nostro porto il ruolo di terminale dei commerci e dei traffici da e per l'Oriente. Il porto di Brindisi è uno dei più importanti del Mediterraneo: tanto c'è da fare, a livello strutturale e portuale soprattutto, per riportarlo ai fasti di un tempo ma non si può mettere in discussione un'infrastruttura tanto strategica per l'intero Paese. Come si può pensare di bypassare tutti i grandi porti del Sud? Questa volontà può essere dettata solo da un preciso disegno che mette nel mirino ancora una volta, il Meridione

a vantaggio di interessi di lobby e finanziari che spostano gli equilibri e, da oggi, anche gli approdi».

Più conciliante, invece, il sindaco Coppola. «Intanto pregherei il ministro Tria di portare la Via della Seta in Italia e poi di ragionare su quali siano le realtà più pronte ad affrontare una sfida così importante. Penso che dalle nostre parti siamo stati troppo impegnati a dividerci in tanti campanelli fino a perdere di vista l'obiettivo principale che è la crescita del territorio: solo da poco stiamo tentando parlare di sinergie tra enti perché abbiamo capito che da soli non si va da nessuna parte. Questo andrebbe fatto anche in questo caso: non dividiamoci in Nord, Centro e Sud ma parliamo di "comparto Italia". Solo così potremo affrontare e vincere le sfide che ci attendono».

### La rotta

Dal vertice alle Infrastrutture la considerazione dell'Adriatico

### Dai Comuni

«Roma si preoccupi del comparto Italia»

La visita del sottosegretario alle Infrastrutture: il futuro è sul mare. I sindaci: facciamo sistema

## Porto, ora si corregge il tiro «Brindisi emblema per l'Italia»

«Credo che Brindisi rappresenti un momento importante per segnalare a tutto il Paese che il futuro dell'Italia è sul mare e che il Mediterraneo è centrale per lo sviluppo». Il sottosegretario alle Infrastrutture, Edonardo Dixi, in visita a Brindisi per la Giornata della memoria dei militari e civili scomparsi in mare, corregge - anche se di riflesso - la rotta del governo, che nei giorni scorsi, con il titolare dell'Economia Giovanni Tria, aveva dato preminenza agli scali del nord parlando della Cina della nuova Via della Seta. Anche i sindaci intervengono sulla questione.

DISTANTE alle pagg. 10 e 11



LA CERIMONIA

## Dalla Marina il rilancio del ruolo di un territorio che guarda al mare

### In Parlamento la proposta su "Brindisi già capitale d'Italia"

di Lucia PEZZUTO

Sono stati il Capo di Stato maggiore della Marina, ammiraglio Valter Girardelli, e il sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti, l'onorevole Edoardo Rixi, ad aprire la celebrazione in onore dei Marinai scomparsi in mare che si è svolta ieri mattina ai piedi del Monumento al Marinaio di Brindisi. Questi hanno reso omaggio a tutti i marinai, militari e civili, deceduti in tempo di guerra o pace, che hanno sacrificato la propria vita per salvaguardare l'interesse collettivo al servizio della Patria.

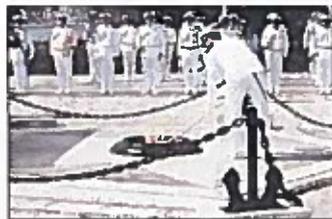
La commemorazione, giunta al 75° anniversario e considerata solennità civile, ha visto anche la partecipazione del Comandante in Capo della Squadra Navale, del Comandante logistico della Marina e del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Come luogo della cerimonia è stato scelto il Monumento al "Marinaio d'Italia", perché più di tutti simboleggia il sacrificio di tanti giovani marinai. Il Monumento fu eretto nel 1933 per iniziativa della Lega Navale italiana in occasione del conferimento dell'onorificenza della Croce di guerra alla città pugliese. Brindisi venne infatti prescelta per l'importante ruolo di base navale del Basso Adriatico della Regia Marina durante il Primo Conflitto Mondiale. Inoltre la scelta della data del 9 settembre ha un preciso significato storico ed affettivo per la Marina Militare.

Si tratta di un giorno simbolico legato all'affondamento della Corazzata Roma, del Cacciatorpediniere Vivaldi e



Da Noli e agli oltre 1700 marinai che persero la vita in quei tragici eventi bellici. La città di Brindisi con questa celebrazione ricorda il suo ruolo, quello di ieri ma soprattutto quello di oggi che non è certo passato inosservato agli occhi del Capo Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Valter Girardelli. Nelle sue

### Commemorazione al Monumento al Marinaio con il Capo di Stato Maggiore



La cerimonia al Monumento al Marinaio con il sottosegretario Edoardo Rixi e il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Valter Girardelli (foto di Max Frigione)

parole il senso e l'impegno vissuto come una missione da parte della città e dei suoi uomini. «Oggi Brindisi rappresenta un momento importante, è un esempio per le altre città di d'Italia» ha detto il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi - è importante perché il futuro dell'Italia è sul mare e il Mediterraneo rappresenta la nostra fonte di sviluppo».

Le parole del sottosegretario non potevano non portare lustro alla città come anche quelle del Capo di Stato Maggiore Girardelli che ha parlato del ruolo strategico della città. «Sento il dovere di ringraziare il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Valter Girardelli, per il contenuto del suo intervento nell'ambito della cerimonia svoltasi a Brindisi per la Giornata della memoria dei mari-

nai scomparsi in mare» ha detto, infatti, l'onorevole di Forza Italia, Mauro D'Aluisi. Vedere riconosciuto il ruolo strategico di Brindisi nella storia del nostro Paese assume particolare importanza e rappresenta un grande risultato per una città che fonda la sua importanza non soltanto sulla posizione strategica nel Mediterraneo, ma anche sulla laboriosità della sua gente. Colgo l'occasione per confermare la presentazione di una proposta di legge, a firma dell'onorevole Elvira Savino e del sottoscritto, per il conferimento del titolo di città "già capitale d'Italia" alla città di Brindisi. L'auspicio è che la nostra proposta possa essere sottoscritta anche da altri parlamentari, a prescindere dal colore politico».

In occasione della celebrazione per il 75° anniversario, la Marina Militare il Castello Svevo di Brindisi sarà aperto al pubblico anche oggi, lunedì 10 settembre. Qui è stata allestita una speciale Mostra sulla Grande Guerra a testimonianza dell'impegno della Forza Armata per mantenere vivo il patrimonio storico, culturale ed identitario quale elemento di coesione collettiva.

Sempre questa mattina dalle ore 11.15 in poi, presso la Sala Federico del Castello Svevo, si terrà l'evento culturale "Rievocazione storica del ruolo di Brindisi durante la prima Guerra Mondiale" a cui parteciperà il Sottosegretario alla Difesa on. Raffaele Volpi accompagnato dal Capo di Stato maggiore della Marina, con interventi da parte di relatori di livello accademico.

L'ARRIVO DEL FRECCIAROSSA

## Sud, il rilancio con l'alta velocità Ma pesa il nodo del blocco dei fondi



«Il Sud sarà un laboratorio per un intervento sull'economia», il messaggio dalla Fiera del Levante del presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Una ricetta che necessariamente passa dai trasporti e dall'alta velocità ferroviaria. Ma i problemi non sono pochi: a partire dal blocco dei fondi lungo la dorsale Nord-Sud.

[ IL CASO ]

### Gioia Tauro, il rilancio punta sul retroporto

Il rilancio di Gioia Tauro inizia dal suo retroporto, sfruttando al meglio le capacità di dare valore aggiunto alla merce. Ne sono convinti sindacati e imprenditori, ma soprattutto la ministra per il Sud Barbara Lezi, in visita al porto. «Qui ci sono enormi potenzialità inespresse che hanno bisogno di risposte certe sul piano istituzionale spiega dopo aver incontrato terminalisti e rappresentanti dell' autorità portuale e dei lavoratori - Gli investimenti, però, devono essere garantiti in primo luogo dagli operatori che vi lavorano. Ma bisogna anche definire un progetto per l' utilizzo del retroporto, recuperando gli errori del passato e tentando di avviare insediamenti produttivi legati alle vocazioni del territorio, in particolare l' agroalimentare».

Sull' Autorità portuale la ministra conferma la sua contrarietà alla permanenza del regime commissariale: «Non perché sono contro la figura del Commissario - spiega ma perché penso che serva un manager che incarni una governance moderna in grado di rilanciare lo scalo e il retroporto ». «Alle dichiarazioni seguano i fatti e quindi le azioni concrete», ha chiosato il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo. (m.min.)

## Al porto di Augusta via ai lavori per la realizzazione dell' hotspot

Avviati i lavori di realizzazione del Centro di primo soccorso, identificazione ed accoglienza per migranti (Cpsa) dentro il porto commerciale di Augusta che si costruisce in un momento in cui il calo degli sbarchi è notevole e la politica del nuovo Governo giallo-verde è indirizzata a non consentire più approdi nei porti, come testimoniano le cronache degli ultimi mesi. Da qualche giorno gli operai stanno lavorando nello spazio attiguo alla palazzina, sede dell' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale** per gettare le basi su cui dovranno essere posizionati i moduli prefabbricati della tensostruttura. © Riproduzione riservata Scopri di più nell' edizione digitale Dal Giornale di **Sicilia** in edicola.

## Porti: Mit, nasce l'autorità dello Stretto di Messina

Riguarda Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa S.Giovanni

Nasce una nuova autorità portuale, quella dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria. Lo rende noto il ministero dei Trasporti che spiega come la decisione, presa su impulso del ministro Danilo Toninelli, supera la scelta fatta dal precedente governo di accentrare tutto sul porto di Gioia Tauro che "danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e Reggio Calabria. Già' altamente svantaggiato". "La scelta va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina - è scritto nella nota - un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un'autorità di sistema portuale ad hoc". "La riforma dei porti voluta dal Governo precedente - aggiunge il Mit - ha previsto di accentrare nell'autorità di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri. I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina torneranno invece ora al centro dell'interesse pubblico, e la nuova Autorità avrà il compito di risollevarlo per troppi anni depauperato delle proprie risorse".

## MIT: nascerà 16esima Autorità di Sistema "dello Stretto". Obiettivo valorizzarne la peculiarità

(FERPRESS) – Roma, 7 SET – “Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su impulso del Ministro Danilo Toninelli, darà vita alla sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l’Autorità dello Stretto di Messina. Alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria”.

Lo fa sapere in una nota il MIT. “La scelta va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un’autorità di sistema portuale ad hoc.

La riforma dei porti voluta dal Governo precedente ha infatti previsto di accentrare nell’autorità di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri.

I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina torneranno invece ora al centro dell’interesse pubblico, e la nuova Autorità avrà il compito di risollevarlo un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse”, conclude il comunicato.

Messina Il ministro Toninelli dà il via libera ufficiale del Governo al nuovo sistema portuale

## Nasce l' Autorità dello Stretto

*Comprenderà, assieme a Milazzo, anche gli scali di Villa e Reggio*

Messina Aveva chiesto qualche settimana di tempo per esaminare il dossier e per valutare i passi da compiere. Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli è stato di parola: dopo la sua audizione nella Commissione Trasporti del Senato, in meno di un mese ha dato la sua risposta. Ed è il via libera ufficiale alla sedicesima Autorità di sistema portuale, quella dello Stretto, della quale faranno parte i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio e Villa San Giovanni per la Calabria. Era la scelta più logica, anche se adesso bisogna superare lo scoglio dell' assenso da parte delle due Regioni interessate (scontato è quello del Governo siciliano, lo è molto meno quella della Regione Calabria). In ogni caso, dopo un estenuante tira e molla durato anni, si mette nero su bianco riguardo la separazione dell' Authority di Messina-Milazzo da quella che fa capo a Gioia Tauro e che comprende tutti gli altri porti calabresi. Due Autorità di sistema che dialogheranno tra loro ma ognuna delle quali manterrà la propria "governance", i propri bilanci, investendo i propri fondi sui propri territori. Per Messina è una grande vittoria. Pag. 21.

Il ministro Toninelli ha completato l' esame del dossier: nasce il sistema Stretto con Milazzo, Villa e Reggio in modifica alla riforma Delrio

## Messina sede della XVI Autorità portuale

*Esultano i parlamentari 5Stelle: «Dalle parole ai fatti, il Governo ha mantenuto gli impegni»*

Lucio D' Amico Aveva chiesto qualche settimana di tempo per esaminare il dossier e per valutare i passi da compiere. Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli è stato di parola: dopo la sua audizione nella Commissione Trasporti del Senato, in meno di un mese ha dato la sua risposta. Ed è un "Sì", grande come una regione (quella dello Stretto), giusto come un risarcimento (al popolo dello Stretto), saggio come uno sguardo proiettato sul futuro (la conurbazione dello Stretto). È il "sì" alla sedicesima Autorità di sistema portuale, quella dello Stretto, della quale faranno parte i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio e Villa San Giovanni per la Calabria.

Era la scelta più logica, anche se adesso bisogna superare lo scoglio dell' assenso da parte delle due Regioni interessate (scontato è quello del Governo siciliano, lo è molto meno quella della Regione Calabria). In ogni caso, dopo un estenuante tira e molla durato anni, si mette nero su bianco riguardo la separazione dell' Authority di Messina-Milazzo da quella che fa capo a Gioia Tauro e che comprende tutti gli altri porti calabresi.

Due Autorità di sistema che dialogheranno tra loro, che potranno sperimentare sinergie (come fanno, ad esempio, sull' Adriatico le Autorità portuali di Ancona e di Ravenna) ma ognuna delle quali manterrà la propria "governance", i propri bilanci, investendo i propri fondi sui propri territori. Per Messina è una grande vittoria.

«La scelta del Governo precedente - dichiara Toninelli in riferimento alla riforma voluta dall' ex ministro del Pd Graziano Delrio -, di concentrare tutto sul porto di Gioia Tauro, avrebbe danneggiato ulteriormente il territorio di Messina e Reggio Calabria, già altamente svantaggiato. La nostra scelta, invece, va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un' Autorità di sistema portuale ad hoc».

«La riforma dei porti voluta dal Governo precedente - aggiunge il ministro dei Trasporti - ha previsto di

## - segue

---

accentrare nell' **Autorità** di distretto **portuale** di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di **Messina** e di Reggio e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri. I pendolari e i passeggeri dello Stretto di **Messina** torneranno invece ora al centro dell' interesse pubblico, e la nuova **Autorità** avrà il compito di risolleverare un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse».

Reazioni ovviamente entusiastiche da parte dei parlamentari **messinesi** del movimento Cinque Stelle: «Dalle parole ai fatti, dagli impegni alla concretizzazione, dalla battaglia alla vittoria: la sedicesima **Autorità portuale** dello Stretto di **Messina** si farà. Ci siamo battuti per anni affinché la riforma dei porti voluta dal precedente Governo non penalizzasse l' area dello Stretto di **Messina** e le sue peculiarità e la notizia data dal Ministero ci riempie di gioia ed orgoglio. Pendolari e passeggeri di Sicilia e Calabria torneranno al centro dell' interesse pubblico, così come avevamo promesso una volta saliti al Governo. Il ministro Toninelli ha mantenuto quanto annunciato ad agosto e questo non fa che confermare la bontà delle nostre azioni e la coerenza tra parole e fatti».

Esulta Francesco D' uva, il capogruppo alla Camera dei 5Stelle: «Stiamo mantenendo gli impegni, noi li avevamo assunti già prima che ci fosse questo Governo, dal 2015 sosteniamo che l' **Autorità portuale di Messina** non può e non deve essere accorpata a quella di Gioia Tauro. L' impegno assunto dal ministro Toninelli non può non renderci felici». E che sia «una vittoria per **Messina**», lo ribadisce anche la capogruppo pentastellata all' Ars Valentina Zafarana: «Ci siamo battuti, prima, contro l' accorpamento a Gioia Tauro, unici e inascoltati. Una volta avute in mano le redini del Governo, il nostro primo obiettivo è stato quello di porre rimedio al danno, l' ennesimo, fatto dal precedente Governo a trazione Pd, e ci siamo riusciti. Un grazie va a tutti i colleghi, da Roma a Palermo. Ci siamo impegnati giorno dopo giorno affinché si riuscisse a conseguire questo risultato. Durante le nostre interlocuzioni, abbiamo sempre sottolineato come fosse importante che l' **Autorità** dello Stretto avesse, tra i suoi obiettivi, anche un compito di garanzia, di potenziamento e controllo dei servizi di trasporto nello Stretto, rafforzando quel principio di continuità territoriale che è essenziale per i **messinesi** e per tutti i siciliani».

L' intervento del sindaco De Luca

## «Cento milioni e il Prg»

A intervenire è anche il sindaco Cateno De Luca: «Ringrazio il Governo per aver cancellato l' ulteriore torto subito dalla città di Messina in merito all' accorpamento dell' **Autorità portuale** con Gioia Tauro.

Con la creazione della sedicesima **Autorità** di sistema, la nostra città con il suo porto potrà continuare a svolgere quel ruolo baricentrico delle strategie euromediterranee. Finalmente potranno essere spesi gli oltre 100 milioni di euro della nostra **Authority** per riqualificare le aree demaniali.

«Potranno infatti essere sbloccati - insiste il sindaco - gli investimenti previsti nel Piano regolatore **portuale** che stiamo seguendo passo dopo passo, per ottenerne l' approvazione entro fine settembre dalla Commissione Via regionale». De Luca ha ricordato più volte di aver assunto impegni in tale direzione prima e durante la campagna elettorale, schierandosi «senza se e senza ma» a favore della tutela dell' **Autorità portuale** di Messina e Milazzo. Ora il Prg **portuale** diventa uno strumento sempre più importante.

# Salta l'unione Messina-Gioia Tauro

Genova - Complice il cambio di governo, a più di due anni dalla riforma Delrio - che prevedeva l'accorpamento delle ex Autorità portuali di Gioia Tauro e Messina - il ministero dei Trasporti ha optato per lasciare i due enti separati

**Genova - Complice il cambio di governo**, a più di due anni dalla riforma Delrio - che prevedeva l'accorpamento delle ex Autorità portuali di Gioia Tauro e Messina - il ministero dei Trasporti ha optato per lasciare i due enti separati: «La scelta va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina - spiegano dal Mit - un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un'Autorità di sistema portuale *ad hoc*».

**La nuova Autorità dello Stretto di Messina** - per la quale, spiegano fonti di settore, dovrà essere scritta una norma correttiva del decreto 169/2016 - non comprende solo il porto siciliano, ma anche i due scali calabresi di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, sin qui controllati da Gioia Tauro, il primo dal 1994, il secondo dal 2016.

**Il ministero motiva la scelta sottolineando come la struttura taurense**, porto container, fosse inadeguata alla gestione di un traffico passeggeri come quello dello Stretto, frequentato in gran parte da pendolari: nei fatti, è l'impostazione programmatica del ministro Danilo Toninelli, che proprio verso questa categoria ha promesso più attenzione da parte del governo.

## -segue

---

**Tuttavia**, c'è chi in banchina legge questa operazione come una nuova vittoria della politica siciliana sul fronte portuale: la riforma (che in ogni regione ha portato a numerosi mal di pancia per gli accorpamenti tra Authority) prevedeva inizialmente un'unica Authority per tutta l'Isola, oggi nei fatti sono tre. Messina era contraria all'accorpamento con Palermo così come con Catania-Augusta, e ora ha una sua Authority con dentro anche il principale porto passeggeri della Calabria. Infine con questa mossa, il porto siciliano - unico nella Regione a non essere incluso nelle Zone economiche speciali - avrà un'Authority che insisterà su due Zes: il segmento cui fa capo Villa San Giovanni (sin qui inclusa in Gioia Tauro) e quella della stessa Messina, per la quale l'ente sta realizzando il *dossier*. *Contestualmente, dovranno essere individuati due nuovi presidenti: quello per l'Authority dello Stretto e quello per Gioia Tauro.*

# Informazioni Marittime

---

## Il MIT propone Autorità dello Stretto senza Gioia Tauro

di Paolo Bosso

«Se questo significa che il prossimo passo sarà intervenire su Gioia Tauro, sono contento», così il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, commenta [la proposta](#) del ministero dei Trasporti di istituire un'Autorità dello Stretto dedicata ai passeggeri senza includere il porto di Gioia Tauro. L'ultima autorità di sistema portuale ancora da istituire, quella dei porti della bassa Calabria e della Sicilia orientale, potrebbe infatti essere a sua volta divisa in due authority distinte: una dedicata ai passeggeri dello Stretto e una al trasbordo.

La prima si chiamerebbe "Autorità di sistema portuale dello Stretto", o di Messina, ancora non è chiaro; la seconda, che include Gioia Tauro, resta ancora da decifrare. Sarebbe una novità per l'organizzazione portuale italiana che, per la prima volta, gestirebbe un'authority interregionale. «Non so se c'è già stato un dialogo istituzionale, ma mi chiedo se questo non crei conflitto tra le regioni, in questo caso quella calabrese e siciliana», riflette D'Agostino. «Si tratta - continua - di un problema sollevato a suo tempo. Non vorrei che stessimo riproponendo questo».

La volontà del dicastero, «su impulso del ministro Danilo Toninelli», parte dalla necessità di mantenere specializzate due zone distinte, quella della piana di Gioia Tauro, dedicata al trasbordo, e quella della bassa Calabria/Sicilia orientale, dedicata al traffico dei passeggeri (è la zona con più traghetti d'Italia: ci transitano circa otto milioni di persone l'anno). «La riforma dei porti voluta dal governo precedente - si legge nella nota del dicastero - ha infatti previsto di accentrare nell'authority di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio Calabria e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri. I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina - conclude la nota - torneranno invece ora al centro dell'interesse pubblico, e la nuova Autorità avrà il compito di risollevarlo un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse». Qualunque sia la forma che assumerà l'ultima authority portuale mancante, il presidente di Assoport si dice soddisfatto, vedendo questa mossa come una «premessa per focalizzare l'azione su Gioia Tauro».

# Informatore Navale

---

## Porti, nascerà la 16esima Autorità di Sistema “dello Stretto”



*Roma, 7 settembre 2018* – Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su impulso del Ministro Danilo Toninelli, darà vita alla sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l’Autorità dello Stretto di Messina. Alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria.

La scelta va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un’autorità di sistema portuale ad hoc.

La riforma dei porti voluta dal Governo precedente ha infatti previsto di accentrare nell’autorità di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio Calabria e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri.

I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina torneranno invece ora al centro dell’interesse pubblico, e la nuova Autorità avrà il compito di risollevarlo un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse.

## Mit dà il via alla 16esima Autorità di Sistema

Nasce l'Autorità dello Stretto di Messina con i porti di Messina e Milazzo

ROMA – Il Mit, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su impulso del ministro Danilo Toninelli, darà vita alla sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l'Autorità dello Stretto di Messina. Alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria.

La scelta del Mit, va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un'autorità di sistema portuale ad hoc.

La riforma dei porti voluta dal Governo precedente ha infatti previsto di accentrare nell'autorità di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri.

I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina, con questa scelta del Mit, torneranno invece ora al centro dell'interesse pubblico, e la nuova Autorità avrà il compito di risollevarlo un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse.

Siclari perplesso

## «Calabria sempre più impoverita»

«La decisione del Mit di dare vita alla nuova authority dello Stretto, che vede i porti di Reggio e Villa San Giovanni accorpate a Messina e Milazzo, impoverisce ulteriormente la Calabria e dimostra l'intenzione di abbandonare a se stesso il porto di Gioia Tauro. La vera isola e cenerentola d'Italia diventa la Calabria e le scelte di questo Governo giallo verde dimostrano la determinazione di non investire sul rilancio della nostra regione». Il senatore Marco Siclari perplesso dalla decisione del Ministero chiede lumi sulle scelte che «se da un lato mostrano il buon proposito di concentrarsi sulle problematiche dei passeggeri sull'attraversamento dello Stretto, dall'altro cela la ricaduta pesantissima che questa nuova authority avrà su tutta la Calabria e sul porto di Gioia Tauro. Non c'è stata, dunque, nessuna grande conquista, anzi, oggi si è impoverita ulteriormente la Calabria privandola di due realtà portuali fondamentali».

Gli scali di Reggio e Villa San Giovanni saranno gestiti assieme a quelli di Messina e Milazzo

## Prende il largo l' Autorità portuale dello Stretto

*La svolta del dicastero delle Infrastrutture per superare lo stallo della riforma voluta dall' ex ministro Delrio*

Alfonso Naso reggio calabria Era nell' aria ed è finalmente arrivata una decisione. Che sicuramente farà discutere.

Il porto di Reggio Calabria e quello di Villa San Giovanni faranno parte della nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto insieme con Messina e Milazzo. Lo ha ufficializzato il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su impulso del ministro Danilo Toninelli, che ha annunciato la nascita della sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l' Autorità dello Stretto di Messina. Alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria. «La scelta - si spiega dal dicastero delle Infrastrutture- va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un' autorità di sistema portuale ad hoc».

«La riforma dei porti voluta dal Governo precedente ha infatti previsto di accentrare nell' autorità di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto.

Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri. I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina torneranno invece ora al centro dell' interesse pubblico, e la nuova Autorità avrà il compito di risollevare un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse».

Quindi il problema per il ministero delle Infrastrutture sarebbe la difficoltà del porto di Gioia Tauro di gestire il traffico passeggeri nell' area dello Stretto. Naturalmente nessuna parola sulla resistenza della sponda siciliana di vedere annessi i suoi porti con la Calabria.

Una resistenza che ha provocato un pericolosissimo stallo durato anni e che adesso con il nuovo Governo (il precedente non è riuscito a gestire questa delicata partita) forse si sbloccherà con la nomina del presidente del sistema portuale calabrese e di quello dello Stretto.

## - segue

---

A questo punto bisogna chiedersi se sarà ancora Francesco Russo, attuale vice presidente della giunta regionale calabrese- così come era stato indicato dal precedente ministro alle Infrastrutture Delrio - a ricoprire il posto di presidente della Port Authority o no. In lizza ci sarebbe anche l' attuale commissario straordinario Andrea Agostinelli. In ogni caso la politica calabrese ha perso di fronte a questa scelta e la regione perde due porti importanti per poter conservare la sua autonomia. E c' è anche da considerare che la Città metropolitana di Reggio avrà il suo porto principale inserito nel contesto calabrese mentre lo scalo cittadino va con il sistema portuale dell' area dello Stretto di Messina. Dall' altro lato si creerà una maggiore simbiosi nello Stretto.

Secondo questa impostazione Gioia Tauro sarà lo scalo principale di tutta la Calabria insieme ai porti di Vibo Valentia, Corigliano e Crotona. Mentre la Sicilia avrà ben tre Autorità di sistema portuale. Servirà un regolamento per definire i dettagli e poi arriveranno i dettagli per le nomine delle rispettive governance.

Villa San Giovanni, non piace l' accorpamento con i porti siciliani

## Authority, la rabbia di Siclari «Il Governo ci ha bypassato»

*Accuse al Movimento 5 Stelle e al presidente della Regione, Oliverio*

VILLA SAN GIOVANNI «Ci hanno bypassato»: è il secco no dell' amministrazione comunale alla decisione del ministro Toninelli di creare l' **Autorità portuale** dello Stretto.

Ci sarà una «dura e netta opposizione alla scelta scellerata del Governo di concedere, di fatto, alla Sicilia le competenze sul porto di Villa» annuncia il sindaco Giovanni Siclari, che non perde l' occasione per bacchettare i grillini: «Invece di portare avanti posizioni discutibili e che non producono alcun effetto positivo per la nostra città, perché i parlamentari del M5S non si adoperano per lo spostamento degli approdi a sud? Non abbiamo più notizie dell' on.

Dieni, dalla quale ci aspettavamo importanti battaglie per il suo territorio. Siamo ancora aspettando che i grillini presentino la proposta degli approdi a sud per diminuire l' inquinamento determinato dal passaggio dei mezzi pesanti in città».

Siclari ricorda anche che il fratello Marco, senatore di Forza Italia, «più di due mesi fa si era opposto al governatore della Sicilia dicendo no all' Authority dello Stretto, ma a nulla è servito perché per il Governo e per Oliverio la Calabria è una terra da svuotare».

Arriva anche l' affondo alla politica regionale

che «ha le sue colpe se è andata avanti la linea della divisione dei porti calabresi, ma di certo noi non rimarremo in silenzio a guardare».

Al consiglio dell' 11 settembre Siclari porterà la questione e una mozione: «Toninelli sostiene che i porti di Villa e di Reggio debbano essere divisi da quello di Gioia Tauro perché hanno specificità diverse - conclude il sindaco - ma in realtà non è così, perché da Villa passa un quantitativo di traffico gommato notevole. Quindi, il trasporto sullo Stretto non è dedicato unicamente ai passeggeri e questo è un dato che non può essere trascurato». (g.c.)

### Salta l' unione Messina -Gioia Tauro niente riforma Delrio sullo Stretto

Alberto Quarati /GENOVA Complice il cambio di governo, a più di due anni dalla riforma Delrio - che prevedeva l' accorpamento delle ex Autorità portuali di Gioia Tauro e Messina il ministero dei Trasporti ha optato per lasciare i due enti separati: «La scelta va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina- spiegano dal Mit- un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un' Autorità di sistema portuale ad hoc».

La nuova Autorità dello Stretto di Messina - per la quale, spiegano fonti di settore, dovrà essere scritta una norma correttiva del decreto 169/2016 -non comprende solo il porto siciliano, ma anche i due scali calabresi di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, sin qui controllati da Gioia Tauro, il primo dal 1994, il secondo dal 2016.

Il ministero motiva la scelta sottolineando come la struttura taurense, porto container, fosse inadeguata alla gestione di un traffico passeggeri come quello dello Stretto, frequentato in gran parte da pendolari: nei fatti, è l' impostazione programmatica del ministro Danilo Toninelli, che proprio verso questa categoria ha promesso più attenzione da parte del governo.

Tuttavia, c' è chi in banchina legge questa operazione come una nuova vittoria della politica siciliana sul fronte portuale: la riforma (che in ogni regione ha portato a numerosi mal di pancia per gli accorpamenti tra Authority) prevedeva inizialmente un' unica Authority per tutta l' Isola, oggi nei fatti sono tre. Messina era contraria all' accorpamento con Palermo così come con Catania-Augusta. AMAZON IN PRIMA LINEA Il consiglio direttivo di Federlogistica-Confrtrasporto ha nominato vicepresidenti della federazione guidata da Luigi Merlo: si tratta di Maria Laura Cantarelli, responsabile delle relazioni esterne di Amazon Italia; Antonio Paoletti, presidente di Confcommercio Trieste; Andrea Morandi, presidente di Adriatic Service Enterprise; Luciano Guerrieri, presidente Porto Livorno 2000.

Ma ora ha una sua Authority con dentro anche il principale porto passeggeri della Calabria. Infine con questa mossa, il porto siciliano- unico nella Regione non essere incluso nelle Zone economiche speciali avrà un' Authority che insisterà su due Zes: il segmento cui fa capo Villa San Giovanni (sin qui inclusa in Gioia Tauro) e quella della stessa Messina, per la quale l' ente sta realizzando il dossier.

Contestualmente, dovranno essere individuati due nuovi presidenti: quello per l' Authority dello Stretto e quello per Gioia Tauro.

**Messina** Dopo l'annuncio del ministro Toninelli sull'**Autorità** di sistema dello Stretto, interviene il governatore siciliano

## Porti, Musumeci dà il suo assenso

*E assicura un'accelerata sul fronte delle Zone economiche speciali nell'Isola*

**Messina** «Se il Governo nazionale manterrà l'impegno assunto, avremo realizzato uno degli obiettivi da sempre perseguiti dal mio governo: l'**Autorità portuale** dello Stretto». Il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci esprime soddisfazione dopo l'annuncio del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. «La richiesta della XVI **Autorità** di sistema **portuale** - ribadisce Musumeci - era stata indicata in via prioritaria durante la campagna elettorale del novembre 2017.

Non mi sono mai arreso negli incontri avuti a Roma con l'allora ministro Graziano Del Rio e quattro mesi fa ho scritto al Governo nazionale specificando le ragioni che militano a favore di una autonoma organizzazione dell'area dello Stretto, formalizzando la richiesta in un atto deliberativo». E c'è di più. La prossima settimana - annuncia il governatore - si riaprirà il tavolo regionale delle Zes con i confronti con le organizzazioni di categoria ed i presidenti delle **Autorità portuali** dell'Isola. Pag. 21.

Il governatore siciliano: «L'annuncio del ministro Toninelli sull' **Autorità** di sistema dello Stretto va nella direzione auspicata»

## Porti, la soddisfazione di Musumeci che accelera sulle Zes

«Se il Governo nazionale manterrà l'impegno assunto, avremo realizzato uno degli obiettivi da sempre perseguiti dal mio governo: l' **Autorità portuale dello Stretto**». Nello Musumeci lo ricorda a sé e agli altri: da quando si è insediata la sua Giunta, tutti gli atti sono andati in un' **unica direzione**, verso la tutela dei porti di **Messina** e Milazzo. Anche se, bisogna ammetterlo, si è temuto che alla fine la Regione potesse compiere una scelta altrettanto discutibile quanto l'accorpamento a Gioia Tauro, cioè quella di unire **Messina-Milazzo** a Catania e Augusta (dalla padella alla brace...). La richiesta della XVI **Autorità** di sistema **portuale** - ribadisce Musumeci - era stata indicata in via prioritaria durante la campagna elettorale del novembre 2017. «Non mi sono mai arreso negli incontri avuti a Roma con l'allora ministro Graziano Del Rio - aggiunge il presidente - e quattro mesi fa ho scritto al Governo nazionale specificando le ragioni che militano a favore di una autonoma organizzazione dell'area dello Stretto, formalizzando la richiesta in un atto deliberativo. Il 25 giugno, alla Camera dei deputati, nel corso di un convegno assieme a Toninelli, sono tornato sul tema, invitando il ministro a esaminare la medesima ragionevole richiesta della Regione.

Apprendo adesso con soddisfazione la volontà del Governo di Roma di venire incontro alle richieste avanzate. E c'è di più - insiste Musumeci -, la prossima settimana si riaprirà il tavolo regionale delle Zes con i confronti con le organizzazioni di categoria ed i presidenti delle **Autorità portuali** dell'Isola per la preparazione del Piano strategico delle Zes. Subito dopo ci confronteremo con gli Enti locali interessati, in modo che entro ottobre potremo finalmente chiudere la prima e più impegnativa fase che porterà alla istituzione delle Zone economiche speciali in Sicilia».

Intanto, i deputati **messinesi** e siciliani di Forza Italia Nino Germanà, Matilde Siracusano e Stefania Prestigiacomò precisano ulteriormente la loro posizione: «Non vorremmo essere stati fraintesi, l'annuncio del ministro è quello che noi auspichiamo da tempo, abbiamo semplicemente rilevato che si tratta soltanto di un annuncio e che al momento non esiste atto ufficiale se non i due disegni di legge

## - segue

---

presentati da Forza Italia. L'elenco delle nuove 15 Adsp italiane è contenuto nella legge 84/94 di riforma dei porti, così come emendata dal D.Lgs 169/2016 che ha modificato sostanzialmente l'originaria impostazione, compatmando le originarie 24 Ap in 15 Adsp. Ogni porto italiano degno di nota è inserito in una apposita Adsp e la stessa legge dice che un porto ex sede di **Autorità portuale** può passare da una Adsp ad un'altra dopo tre anni (quindi da agosto 2019 in poi) previo accordo con le Regioni interessate. Si rileva inoltre che ai sensi del titolo V della Costituzione, quella dei porti è materia concorrente Stato-Regione quindi ogni modifica della legge va condivisa in Conferenza unificata. Stando a questa impostazione, costituire la sedicesima Adsp o semplicemente spostare un porto da una esistente Adsp ad un'altra richiederebbe a prima vista un iter diverso da un semplice decreto (che peraltro non c'è) che coinvolga almeno la Conferenza unificata e certamente i rami del Parlamento. Sperando di essere stati più chiari, facciamo un plauso anche noi al ministro Toninelli con la riserva di fare applausi più scroscianti quando ci sarà data la possibilità di leggere atti ufficiali e concreti». (l.d.)

Consiglio

## Autorità portuale dello Stretto Soddisfazione a Milazzo

milazzo Soddisfazione anche a Milazzo per l'istituzione della nuova Autorità portuale dello Stretto che cancella definitivamente l'ipotesi Gioia Tauro. Le forze politiche avevano già deciso di dibattere sulla questione e, più in generale, sul futuro della portualità mamertina nel corso di un consiglio comunale straordinario fissato il 28 di questo mese. Seduta che resta, ovviamente, confermata, e alla quale - come ha sottolineato il presidente Nastasi - si auspica la presenza della deputazione nazionale e regionale.

A sollecitare l'incontro era stato il consigliere Antonio Foti, ricordando che «l'unica istituzione del territorio che ha preso una netta posizione su questo accorpamento è proprio il consiglio comunale di Milazzo che, con ben due deliberazioni consiliari, ha ribadito la sua contrarietà e il suo "no" a quella eventualità sciagurata».

Il leghista Alessio Andaloro invece si è voluto complimentare «col governo nazionale ed il ministro Toninelli per aver salvato, e salvaguardato, l'istituzione Autorità portuale di Messina e Milazzo che un governo di centro sinistra voleva affossare favorendo di fatto Gioia Tauro con interessi portuali ben diversi dalle nostre esigenze. Ritengo - conclude

Andaloro - però che grande merito di questa conquista debba andare ed essere riconosciuto al commissario Antonino De Simone che, con coraggio ed abnegazione, si è battuto per difendere l'autonomia dell'Authority. Le città di Messina e Milazzo dovrebbero assegnargli la cittadinanza onoraria per questo e per aver sbloccato ed attivato numerosi cantieri all'interno dei due porti e, da ultimo, il pontile di Giammoro».

## Nasce l' **Autorità** dello Stretto

*Il ministro Toninelli dà il via libera ufficiale del governo al nuovo sistema portuale. Comprenderà, assieme a Milazzo, anche gli scali di Villa S. Giovanni e Reggio*

Aveva chiesto qualche settimana di tempo per esaminare il dossier e per valutare i passi da compiere. Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli è stato di parola: dopo la sua audizione nella Commissione Trasporti del Senato, in meno di un mese ha dato la sua risposta. Ed è un "Sì", grande come una regione (quella dello Stretto), giusto come un risarcimento (al popolo dello Stretto), saggio come uno sguardo proiettato sul futuro (la conurbazione dello Stretto). È il "sì" alla sedicesima **Autorità** di sistema portuale, quella dello Stretto, della quale faranno parte i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio e Villa San Giovanni per la Calabria. Era la scelta più logica, anche se adesso bisogna superare lo scoglio dell' assenso da parte delle due Regioni interessate (scontato è quello del Governo siciliano, lo è molto meno quella della Regione Calabria). In ogni caso, dopo un estenuante tira e molla durato anni, si mette nero su bianco riguardo la separazione dell' **Authority** di Messina-Milazzo da quella che fa capo a Gioia Tauro e che comprende tutti gli altri porti calabresi. Due **Autorità** di sistema che dialogheranno tra loro, che potranno sperimentare sinergie (come fanno, ad esempio, sull' Adriatico le **Autorità portuali** di Ancona e di Ravenna) ma ognuna delle quali manterrà la propria "governance", i propri bilanci, investendo i propri fondi sui propri territori. Per Messina è una grande vittoria. «La scelta del Governo precedente - dichiara Toninelli in riferimento alla riforma voluta dall' ex ministro del Pd Graziano Delrio -, di accentrare tutto sul porto di Gioia Tauro, avrebbe danneggiato ulteriormente il territorio di Messina e Reggio Calabria, già altamente svantaggiato. La nostra scelta, invece, va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un' **Autorità** di sistema portuale ad hoc». «La riforma dei porti voluta dal Governo precedente - aggiunge il ministro dei Trasporti - ha previsto di accentrare nell' **Autorità** di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri. I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina

## -segue

---

torneranno invece ora al centro dell' interesse pubblico, e la nuova **Autorità** avrà il compito di risollevarne un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse». Reazioni ovviamente entusiastiche da parte dei parlamentari **messinesi** del movimento Cinque Stelle: «Dalle parole ai fatti, dagli impegni alla concretizzazione, dalla battaglia alla vittoria: la sedicesima **Autorità portuale** dello Stretto di **Messina** si farà. Ci siamo battuti per anni affinché la riforma dei porti voluta dal precedente Governo non penalizzasse l' area dello Stretto di **Messina** e le sue peculiarità e la notizia data dal Ministero ci riempie di gioia ed orgoglio. Pendolari e passeggeri di Sicilia e Calabria torneranno al centro dell' interesse pubblico, così come avevamo promesso una volta saliti al Governo. Il ministro Toninelli ha mantenuto quanto annunciato ad agosto e questo non fa che confermare la bontà delle nostre azioni e la coerenza tra parole e fatti». Esulta Francesco D' uva, il capogruppo alla Camera dei 5Stelle: «Stiamo mantenendo gli impegni, noi li avevamo assunti già prima che ci fosse questo Governo, dal 2015 sosteniamo che l' **Autorità portuale di Messina** non può e non deve essere accorpata a quella di Gioia Tauro. L' impegno assunto dal ministro Toninelli non può non renderci felici». E che sia «una vittoria per **Messina**», lo ribadisce anche la capogruppo pentastellata all' Ars Valentina Zafarana: «Ci siamo battuti, prima, contro l' accorpamento a Gioia Tauro, unici e inascoltati. Una volta avute in mano le redini del Governo, il nostro primo obiettivo è stato quello di porre rimedio al danno, l' ennesimo, fatto dal precedente Governo a trazione Pd, e ci siamo riusciti. Un grazie va a tutti i colleghi, da Roma a Palermo. Ci siamo impegnati giorno dopo giorno affinché si riuscisse a conseguire questo risultato. Durante le nostre interlocuzioni, abbiamo sempre sottolineato come fosse importante che l' **Autorità** dello Stretto avesse, tra i suoi obiettivi, anche un compito di garanzia, di potenziamento e controllo dei servizi di trasporto nello Stretto, rafforzando quel principio di continuità territoriale che è essenziale per i **messinesi** e per tutti i siciliani».

La vertenza

## Domani vertice a Roma coi sindacati

Reggio Calabria L'annuncio del ministero delle Infrastrutture sul nuovo sistema portuale che interessa la Calabria e parte della Sicilia sarà quasi certamente al centro della discussione di domani a Roma con le organizzazioni sindacali e i rappresentanti dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Il ministro o il capo di gabinetto, infatti, incontreranno i rappresentanti delle forze sociali dopo le tensioni dell'agosto appena trascorso sul futuro dello scalo di Gioia Tauro culminate con lo sciopero dei giorni di Ferragosto. Una serie di problematiche legate sia al mancato rilancio dello scalo promesso dopo l'accordo del 2017 che aveva dato il via a 377 licenziamenti nella società che gestisce il porto calabrese di transhipment e al tempo stesso i nodi dello scontro silenzioso tra Mct e Msc e l'Agenzia del lavoro portuale che al momento (sono passati oltre 12 mesi dalla sua istituzione) è inceppata e non ha prodotto il reimpiego dei lavoratori portuali considerati in esubero. Sembra strano a tal proposito che alla riunione romana non è stato invitato proprio l'amministratore unico della Porto Agency, Cinzia Nava. Ma così pare. Ci sarà invece il commissario della Port Authority Andrea Agostinelli che nelle settimane scorse aveva consegnato un dettagliato report sulla situazione del porto di Gioia Tauro e aveva anche indicato soluzioni e vie per risolvere lo stallo istituzionale che ha lasciato l'Authority calabrese senza presidente troppo a lungo. A questo punto gli ultimi annunci del ministero delle Infrastrutture potranno entrare prepotentemente nel dibattito.(a.n.)

Critiche al progetto annunciato dal ministro Toninelli con i porti di Reggio e Villa assieme a quelli di Messina e Milazzo

## Autorità dello Stretto, no degli armatori

*Non ci sono solo voci critiche: per Vitale (Fondazione Mediterranea) è stato un atto razionale*

Aldo Mantineo Reggio Calabria Levata di scudi degli armatori calabresi dopo l'annuncio - sin qui si tratta di un tweet poi ripreso abbondantemente dai media, ma di atti ufficiali non ve n'è ad oggi ancora traccia - del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli di far prendere il largo all' **Autorità** dello Stretto con i porti di **Messina** e Milazzo, sulla sponda siciliana, e di Reggio e Villa San Giovanni su quella calabrese.

Il Consorzio La bocciatura è netta e inequivocabile: «Non siamo più disposti a subire politiche calate dall'alto né incongruenti come l'ipotesi di accorpate i porti di Reggio e Villa San Giovanni alle realtà **portuali** siciliane di Milazzo e di **Messina** e perdendone, di fatto, il controllo - ha commentato Innocenza Giannuzzi, presidente del Consorzio Blu Calabria - armatori calabresi -.

La nostra posizione strategica e la nostra tradizione marinara non devono essere una risorsa in mano a chi non mette al primo posto il bene del nostro territorio. Tutelare e valorizzare lo stretto di **Messina** non vuol dire certo intaccare il nostro sistema economico produttivo, anche se pur se fragile». Il rischio che da questa rivisitazione del sistema di riordino della **portualità** italiana, via via

annacquatisi sempre di più rispetto all'idea originaria pagando pegno a quei localismi che si volevano superare, la Calabria (e il porto di Gioia Tauro in primo luogo) ne esca indebolita è forte. «Il porto di Gioia Tauro pretendiamo che diventi lo snodo commerciale più importante in Europa e non la realtà di sufficienza e di continua emergenza cui è oggi costretto - ha proseguito Innocenza Giannuzzi -. Accetteremo tutte le innovazioni tese a migliorare le realtà economico-sociali calabresi, quale ad esempio fare di Gioia Tauro il primo "Smart Port" del Mediterraneo e la concretizzazione della progettualità in essere che vedrà la nascita di bellissimi porti a tema capaci di soddisfare le diverse esigenze dei diportisti e dei passeggeri».

Parla l'ex assessore «La decisione di istituire a **Messina** l' **Autorità Portuale** dello Stretto mortifica, isola e penalizza, l'intero territorio reggino ed il Porto più importante del Mediterraneo, quello di Gioia Tauro. Uno scalo strategico che a parole tutti vorrebbero salvaguardare e valorizzare ma che, con i fatti, viene

## - segue

---

affossato costantemente». Non usa mezzi termini l' ex assessore regionale ai trasporti Luigi Fedele. La sua è anche un' analisi politica: «La scelta adottata assomiglia più ad un mero "contentino" nei confronti dei rappresentanti del Movimento 5 Stelle messinese che un' opportuna impronta politica, assodato che, se così restasse, assisteremmo ad una lievitazione dei costi e non certo ad un risparmio per lo Stato. Nulla osta alla volontà di istituire Autorità Portuale a Messina ma ciò non può avvenire a danno della Città Metropolitana di Reggio e del suo territorio». Da qui l' invito rivolto «accoratamente anche alla deputazione eletta nel nostro territorio e che oggi è parte integrante della maggioranza affinché si possa intercedere con il ministro di riferimento per rivedere l' ennesima decisione che ci umilia e ci reprime». La voce fuori dal coro Pure sulla sponda calabrese c' è chi vede, invece, nell' operazione annunciata dal Ministro Toninelli possibili ricadute positive. Vincenzo Vitale, presidente della Fondazione Mediterranea, attento analista delle dinamiche dell' area dello Stretto e convinto assertore dell' utilità di un effettivo e concreto progetto di integrazione osserva come «nonostante il risentimento quasi unanime della politica calabrese, questa decisione è stata un atto razionale che non va contro gli interessi della nostra città e tiene conto delle specificità di un' area che calabrese sensu stricto non lo è mai stata. Ma, se si esclude qualche disegno di tipo "poltronistico", la decisione non collide nemmeno contro una visione moderna e coerente della Città metropolitana reggina che, in tal modo, allargherà la sua sfera di azione e terrà amministrativamente i piedi in due staffe, calabrese e siciliana. Ben venga un' Autorità portuale unica per un' area dello Stretto con terminali portuali dei sistemi di trasporti urbani collegati agevolmente agli approdi, sinergie orarie, biglietterie collegate, frequenza corse, ecc. Solo così si potrà parlare, dando senso alle parole, cosa che fin ora non è stato fatto, di "metropolitana del mare".

Milazzo, l' assessore Carmelo Torre ritiene che il porto mamertino possa ottenere vantaggi

## Zes, opportunità da cogliere

*La proposta già inviata a Palermo potrebbe essere ulteriormente ampliata*

Milazzo La decisa accelerazione sui temi dello sviluppo della portualità, dall' Autorità integrata dello Stretto alle Zes, con l' annuncio del presidente Musumeci di convocare nei prossimi giorni tutti gli "attori", è seguita con particolare attenzione dagli amministratori mamertini.

Il Comune di Milazzo punta infatti a ritagliarsi un ruolo nella proposta di istituzione della Zona economica speciale prevista dal "Decreto Sud" che sarà elaborata dalla cabina di regia e, dopo aver trasmesso, lo scorso maggio, a Palermo, una bozza di perimetrazione del proprio territorio, punta ad avere dei riscontri che possano interessare anche l' area del cosiddetto porto storico.

In atto la zona individuata quale Zona economica speciale ha una superficie di 450.000 metri quadrati ed è posta a ridosso dell' area portuale di Milazzo e delle aree Asi-Agglomerato Monforte-Barcellona. Nel vigente Prg è individuata come zona produttiva avente tre diverse tipologie: DE (Aree destinate a insediamenti produttivi connessi con la movimentazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli e industriali); Area D2 (area a destinazione industriale) e DE2 (area destinata a servizi ed attrezzature del porto

commerciale). Allo stato attuale risultano presenti ed operanti nella zona delimitata attività commerciali, industriali (trasformazione e lavorazione di prodotti ittici), artigianali e alberghiere. Nell' area limitrofa all' ex stazione ferroviaria sono presenti gli edifici dell' ex Montecatini e dello scalo ferroviario.

In pratica si tratta di un perimetro urbano che comprende via Acqueviola, via Tonnara, una parte di via Ciantro non caratterizzata dalla presenza delle abitazioni e, poi, la via Gramsci sino al primo svincolo dell' asse viario. Una zona, dunque, che sarebbe al servizio della portualità con tanti vantaggi.

«Una Zona economica speciale - spiega l' assessore allo Sviluppo economico Carmelo Torre - è un territorio ben identificato di uno Stato in cui sono adottate specifiche leggi finanziarie ed economiche, con l' obiettivo di attrarre investitori stranieri che potrebbero essere interessati a capitalizzare profitti in questa area altamente defiscalizzata.

Un discorso in prospettiva che la città deve affrontare con impegno e responsabilità. Personalmente ritengo che in sede di concertazione con la "cabina di regia" si possa discutere dell' inserimento dell' area portuale e, quindi, anche dei Molini Lo Presti - conclude l' assessore - e ciò nell' interesse di un vero sviluppo del water front che, sino ad oggi, non è stato valorizzato a dovere, quantomeno per dare ricchezza alla nostra città».

Sulla Zes "spinge" anche il deputato Pino Galluzzo, autore nei mesi scorsi di una mozione. «I nostri porti - afferma il parlamentare - già adeguatamente attrezzati e dotati di infrastrutture logistiche anche in corso di esecuzione, devono essere al centro di un più ampio progetto di sviluppo del sistema logistico e retro-portuale e, quindi, anche delle imprese già operanti negli agglomerati industriali consortili. È possibile includere le aree della Città metropolitana retro-portuali ai porti di Milazzo, Giammoro e Messina Tremestieri nelle istituende Zes pensate per il sostegno e la crescita delle imprese del Sud».

(r.m.)

## Fedele (Udc): Autorità portuale a Messina affossa Gioia Tauro

La decisione di istituire a Messina l' Autorità portuale dello Stretto mortifica, isola e penalizza l' intero territorio reggino ed il porto più importante del Mediterraneo, quello di Gioia Tauro. Uno scalo strategico che a parole tutti vorrebbero salvaguardare e valorizzare ma che, con i fatti, viene affossato costantemente». Lo afferma in una nota il Vice coordinatore regionale dell' Udc ed ex assessore regionale ai Trasporti, Luigi Fedele. «Questa scelta - aggiunge - è la fisiologica conseguenza dell' inadeguatezza politica dei "5 stelle" e dei suoi rappresentanti locali, che non solo subiscono passivamente una decisione penalizzante per Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Gioia Tauro, ma tentano, addirittura, di spacciare per buona una scelta inaccettabile, attraverso delle vere e proprie "fake" sui propri social. Negli anni, ripetute ed autentiche sono state le nostre lotte a difesa di una idea progettuale ben precisa, quella di convergere sì verso un Autorità portuale unica dello Stretto che potesse mettere a sistema le infrastrutture più importanti della provincia tirrenica reggina e della Costa messinese siciliana, individuando però Gioia Tauro come sede naturale in virtù di posizione geografica, grandezza della infrastruttura e, non ultimo, di un segnale importante in termini sociali. Le interlocuzioni avviate con gli allora rappresentanti istituzionali della Regione Sicilia e di Messina ci avevano permesso di ottenere un traguardo storico, quello cioè di destinare a Gioia Tauro la sede dell' Autorità portuale riconoscendo a Messina una sede distaccata della Direzione che avesse il ruolo di gestire tutto il traffico nello Stretto, com' è naturale che fosse, riuscendo, finalmente, in una sintesi logistica infrastrutturale e commerciale tra le due sponde. Scelta che avrebbe pienamente soddisfatto l' utenza messinese, insoddisfatta dell' originaria decisione del Governo di accorparla all' Autorità portuale di Augusta. Oggi, invece, quello che era un traguardo conquistato e sul quale anche i nostri rappresentanti regionali avrebbero dovuto battersi con maggior vigore insistenza e convinzione, viene vanificato dalla classica decisione 'calata dall' altò, adottata senza consultare le istituzioni territoriali e senza che i rappresentanti politici del Movimento 5 Stelle eletti nella nostra provincia si opponessero. La scelta adottata, inoltre, assomiglia più ad un mero "contentino" nei confronti dei rappresentanti del Movimento 5stelle messinese che un' opportuna impronta politica, assodato che se così restasse, assisteremmo ad una lievitazione dei costi e non certo ad un risparmio per lo Stato. Nulla osta, a nostro avviso, ed in ogni caso, alla volontà di istituire l' Autorità portuale a Messina, ma ciò non può avvenire a danno della Città Metropolitana di Reggio Calabria e del suo territorio. A rendere ancor più grave la situazione reggina, inoltre, è il dato che vede la mancanza, da un paio di anni, del presidente dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per il disinteresse dei governi di sinistra e della Regione Calabria». «Dunque, oggi come non mai - conclude Fedele - diviene importante, anzi fondamentale, un' azione sinergica di tutte le istituzioni e le comunità reggine. Mi rivolgo accuratamente anche alla deputazione eletta nel nostro territorio e che oggi è parte integrante della maggioranza affinché si possa intercedere con il ministro di riferimento per rivedere l' ennesima decisione che ci umilia e ci reprime».

Un diluvio di reazioni alla notizia arrivata da Roma. In posizione critica solo i parlamentari di Forza Italia

## «Ora gli atti conseguenti e un grande piano di rilancio»

È un diluvio di reazioni. Le riasumiamo in sintesi.

Diventerà Bellissima «Con la sedicesima **Autorità di sistema portuale "dello Stretto"**, che comprende i porti di **Messina**, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, si salvaguardano finalmente le priorità di quest'area e la sua importanza strategica nel panorama dei porti italiani ed europei». Lo dichiara il deputato di Diventerà Bellissima Pino Galluzzo.

Segretario generale Cgil Dopo questa positiva comunicazione riteniamo che essa debba essere approfondita e seguita da una serie di decisioni e interventi che possano determinare finalmente le condizioni per quello sviluppo che il territorio dello Stretto e di Milazzo possono avere con l'istituzione della **Autorità di sistema**», è quanto afferma il segretario generale della Cgil Giovanni Mastroeni.

Fast Confsal e Ugl Piena soddisfazione da parte dei segretari Nino Di Mento (Fast Confsal) e Guglielmo Pellegrino (Ugl): «Abbiamo lavorato senza sosta, siamo stati in strade, piazze, mercati e perfino nelle feste patronali. Oggi veniamo ripagati, con l'annuncio da parte del ministro Toninelli dell'istituzione della XVI **Autorità portuale dello**

Stretto, per la quale abbiamo avviato e concluso una petizione con più di 10.000 firme».

Segretario generale Uil «Un'ottima notizia e un atto di giustizia per il nostro territorio, per il mondo del lavoro, per i cittadini e per i pendolari di entrambe le sponde dello Stretto», a dichiararlo il segretario generale Uil Ivan Tripodi, che poi aggiunge: «La peculiarità dei porti di **Messina**, Reggio, Milazzo e Villa è, in primo luogo, legata ad una grande mole di traffico passeggeri e, in tal senso, auspichiamo che la nascita dell'**Autorità di sistema portuale dello stretto di Messina** possa produrre per i cittadini, a partire dai pendolari, concreti benefici sia in termini di qualità del servizio che di abbassamento delle tariffe».

CapitaleMessina «Più di così non ci si poteva aspettare ed è doverosa la gratitudine della città per l'impegno del movimento 5 Stelle **messinese**, da noi sollecitato nello scorso Luglio ad una azione persuasiva sul ministro delle Infrastrutture. Oltretutto, ci appare politicamente significativo che il Ministro sottolinei l'utilità di una **Autorità portuale dello Stretto** in relazione alla mobilità tra le due sponde dello

## - segue

---

stesso.

Ed è una posizione corretta, perché riteniamo che l' **Autorità** dello Stretto, oltre alle funzioni proprie di ogni autorità **portuale**, vista l' unicità delle peculiarità dell' Area dello Stretto, dovrà agire anche da Agenzia per la mobilità. Aspettiamo, adesso, con fiducia l' iter legislativo, sperando nella proficua concertazione tra Regione Siciliana e Calabria, al di fuori di campanilismi e gelosie; questa è una battaglia che se si vince, la si vince tutti, siciliani e calabresi. Con la prospettiva futura del passaggio di classificazione da porto comprensive a porto core. A noi, che insieme a Sicindustria, Rete civica per le Infrastrutture e pochi altri, col sostegno fondamentale della stampa, con la Gazzetta del Sud in prima fila, rimane la soddisfazione di averci visto giusto nel condurre una battaglia quasi quotidiana, in questi anni, contro il vituperato accorpamento con Gioia Tauro.

E questo nell' indifferenza e talvolta ostilità di gran parte della classe politica locale». Forza Italia «Sarebbe stato molto più opportuno che il ministro Toninelli ne avesse dato notizia ad **Autorità** di sistema **portuale** istituita.

L' annunciate dei 5 stelle non conosce limiti». Restano su posizione critica i parlamentari di Forza Italia Stefania Prestigiacomo, Nino Germanà e Matilde Siracusano: «Vorremmo capire meglio in che modo nascerà questa **Autorità**, attraverso quale strumento legislativo visto che, ad oggi, non risultano proposte del Movimento 5 stelle. Le uniche sono quelle presentate da Forza Italia: una a prima firma Prestigiacomo e una a prima firma Siracusano, che prevedono proprio l' istituzione della sedicesima **Autorità** di sistema **portuale**».

## Taglieggiare e sul taglio delle accise

LIVORNO – Eppure, basterebbe guardare con occhio attento le targhe dei Tir che bazzicano i nostri porti, dal nord al sud, per capire che c'è uno squilibrio di fondo nel sistema italiano dei tra-

Antonio Fulvi  
(segue a pagina 10)

## Taglieggiare sul taglio

sporti su gomma. Va bene la "cura del ferro" sulle lunghe distanze - anche se la nostra orografia non è quella di Francia e Germania - va bene il gran fracasso che si sta facendo sulla manutenzione delle infrastrutture viarie. Ma alla fine se i nostri Tir stanno diventando una specie in via d'estinzione rispetto a quelli polacchi, sloveni, olandesi etc, qualche domanda al governo dovrebbero porsi. Come ai governi precedenti.

Adesso c'è il polverone sui temuti tagli alle accise sul gasolio. Qualche giorno fa mi è capitata in mano una copia del 1975 della rivista satirica "Linus", diretta da Oreste Del Buono, in cui si toccava con ironia la problematica dei camionisti italiani, in un'allegoria di un paese che andava a ramengo perché i traffici con i burri ci venivano continuamente vessati da gabelle, tasse assurde, taglieggiamenti. Quarantatre anni fa, ci dice niente?

La domanda sorge spontanea, come si diceva una volta: possibile che non si riesca a dare un taglio a vecchie politiche di burocratiche estorsioni di Stato e riordinare un comparto che è la spina dorsale di tutto il nostro sistema? Non c'è da inventare niente, dicono gli esperti davvero esperti, basta copiare gli altri sistemi che funzionano meglio.

E per favore, non stiamo a taglieggiare sui tagli alle accise. Se vogliamo davvero cambiare l'Italia, diamoci un taglio (chiedo scusa per il calembour).

## Mille miliardi sulla Via della Seta

Pechino è pronta a mobilitare almeno 1000 miliardi di dollari nella Belt & Road Infrastructure, progetto più noto come Via della Seta. L'obiettivo è unire attorno alla Cina l'intera Asia e collegarla con l'Europa attraverso strade, ponti, ferrovie, gasdotti e oleodotti, parchi industriali e una poderosa logistica sulle vie d'acqua, con porti e infrastrutture collegate negli oceani Pacifico e Indiano e nel Mediterraneo, sulle rotte delle sue merci e dei suoi interessi politici.

Il punto di arrivo più significativo in Europa al momento è a Duisburg, in Germania, scelta dai cinesi come hub per l'arrivo della ferrovia dall'Est cinese.

Arrivano circa 30 treni cinesi la settimana carichi di container: trasportano prodotti che vengono distribuiti in Europa.

Duisburg sta costruendo magazzini per 20 mila metri quadrati. Il costo di trasporto dalla Cina a Duisburg per ferrovia è del 90% più alto rispetto alle navi, ma il viaggio dura 12 giorni invece di 45. Collegamenti ferroviari esistono già con Londra e Madrid. Quest'anno il gruppo di stato cinese Cosco ha preso un terminale a Zeebrugge, il secondo porto del Belgio: è il primo investimento portuale nell'Europa del Nord. Sempre Cosco, ha investito nel 2016 un miliardo di dollari nell'acquisizione dell'uso del porto del Pireo, ad Atene, e nel suo ammodernamento.

Nel 2017 Cosco ha comprato per 203 milioni di euro Noatum Port Holdings che gestisce le operazioni di container nei porti di Valencia e Bilbao, mentre in Italia controlla il 40 per cento del porto di Vado Ligure, terminale per container.

Cosco Shipping è interessata anche alla costruzione di un nuovo molo al porto di Trieste attraverso un'acquisizione diretta, e i viaggi di fine agosto nella capitale cinese del ministro dell'Economia Giovanni Tria e del sottosegretario allo Sviluppo Michele Geraci confermano il desiderio di trovare una collaborazione. Trieste diventerebbe così uno degli hub più importanti sulle rotte che collegano la Cina, via Canale di Suez, all'Europa, soprattutto per rifornire quella dell'Est e balcanica, dove i cinesi sono molto attivi.

Con l'Est europeo, Pechino ha un Forum stabile, chiamato 16+1 Cooperation dove 16 sono gli europei e uno è la Cina. E' un forum tutto orientato a investimenti nell'Europa dell'Est e nei Balcani: paesi più facili da coinvolgere dell'Europa occidentale, perché più bisognosi e con meno remore all'arrivo di capitali. In Polonia i treni cinesi che partono da Chengdu, arrivano a Lodz.

In Serbia sono iniziati i lavori per la ferrovia di 336 chilometri Belgrado-Budapest, sulla linea che unirà il

## - segue

---

Pireo al Baltico. Per realizzarli, la Serbia ha acceso un prestito di 297,6 milioni di dollari con la Exim Bank cinese.

La Lettonia ha firmato un memorandum di cooperazione economica: ci sono tre porti potenzialmente interessanti: Riga, Ventspils, Liepaja.

Inoltre mira a diventare il polo logistico per trasferire verso la Scandinavia i prodotti del parco industriale Cina-Bielorussia di Minsk. La Romania, che si affaccia sul Mar Nero, punta a entrare nella Belt and Road, per smistare verso l'Europa i prodotti che arrivano da Russia e Cina. La Repubblica Ceca ha una partnership strategica con Pechino soprattutto per gli investimenti nell'immobiliare e nei media.

In Ungheria la Cina ha già investito parecchio nella costruzione di nuove aziende e 3 miliardi per la costruzione di una centrale nucleare.

Se il progetto seguirà i desideri del Presidente Xi, si formerà una ragnatela di infrastrutture che unisce l'Asia dell'Est, l'Asia Centrale, la Siberia, la Russia e l'Europa, con Pechino al centro. A seconda di come la guardi sarà un supercontinente di scambi commerciali, o un supercontinente dominato dagli interessi cinesi in economia e in geopolitica. Intanto oggi è più quello che ci vendono di quello che comprano visto che la metà dei container che arrivano a Duisburg dall'Asia tornano indietro vuoti; mentre oltre l'80 per cento dei progetti è realizzato da main contractor cinesi. La strategia è quella di fare prestiti per lo sviluppo dei porti e collegamenti ferroviari, o mettere soldi per entrare nella gestione di aziende di stato, attraverso le loro società di stato. I soldi per fare le opere poi vanno restituiti. Lo Sri Lanka non ci è riuscito e ha dovuto cedere le infrastrutture ai cinesi, a rischio Pakistan e Malaysia. Più un paese è finanziariamente debole e più è propenso a passare sopra ai termini dei contratti. La Germania ha allo studio normative per frenare gli investimenti cinesi in società tedesche, acquisizioni che non fanno parte della BRI ma sono collegati.

La reazione nasce a seguito dell'acquisto, nel 2016, di Kuka Robotics, da parte dei cinesi di Midea Group per 4,5 miliardi di euro.

Che le loro proposte possano essere opportunità di business è fuori discussione. Ma non si tratta mai di rapporti da pari a pari: i cinesi possono investire ed entrare nella gestione delle nostre infrastrutture, ma a nessuna azienda europea è concesso investire in una azienda di stato cinese. Nel loro piano di espansione non trattano con l'Unione Europea, ma direttamente con ogni singola capitale o in forum da loro controllati. In prospettiva la via della seta sarà un dominus con valori e metodi molto diversi da quelli europei. A Bruxelles lo sanno e qualche mese fa, in una lettera, 27 ambasciatori europei a Pechino (mancava l'ungherese) hanno sottolineato che la Belt and Road Initiative «va contro il programma della Ue» e favorisce esclusivamente le grandi imprese cinesi. Pechino desidera investire in Italia: sarà fondamentale, se accordi si faranno, non solo scrivere contratti in linea con le pratiche europee, non solo stabilire chi realizzerà i lavori, se imprese italiane, cinesi o miste, ma soprattutto, avere chiaro quali sono gli interessi politici che muovono gli investimenti cinesi.

*MILENA GABANELLI E DANILO TAINO*

# Spinelli, i depositi allungano l'orario

Genova - La logistica genovese si prepara per l'emergenza dopo il crollo del Ponte Morandi: nuovo orari per i gate di Genova, Erzelli e Vtr.

Genova - Il gruppo Spinelli annuncia che saranno prolungati gli orari del gate dei depositi di Genova, Erzelli e Vtr, in vigore da domani, lunedì 10 settembre: **dal lunedì al venerdì dalle 5 alle 21; sabato dalle 6 alle 12.30.** «Al fine di ridurre il traffico durante le ore di punta, il provvedimento riguarda il deposito Voltri Terminal Riparazioni, Area M01 e Erzelli 2, Area ex Ilva» scrive il gruppo in una nota.

# Msc raddoppia ancora tutti i venerdì il tour da Livorno alle Baleari

Il colosso delle love boat punta sempre più su Livorno  
Nel 2019 porterà sulle nostre banchine 125mila crocieristi

LIVORNO

Msc Crociere nel 2019 moverà a Livorno più di 125mila crocieristi, un dato più che raddoppiato rispetto al 2018, quando già il colosso delle love boat aumentò del 142% i suoi volumi, grazie a una programmazione complessiva sul nostro porto di 33 scali.

Ma un'ulteriore novità è rappresentata dall'arricchimento dell'itinerario di Msc Fantasia, la nave da oltre 4mila passeggeri posizionata in Toscana per tutta l'estate da parte della compagnia di crociere a capitale privato più grande al mondo: per la Fantasia si inserirà anche la sosta a Napoli, destinazione che sta registrando un crescente apprezzamento a livello turistico, grazie alle numerose attrazioni presenti

sia in città che nel territorio circostante.

L'itinerario settimanale aggiornato quindi prevede la partenza da Livorno ogni venerdì - dal 26 aprile 2019 - e tappe a Genova, Marsiglia, le isole Baleari Palma di Maiorca e Ibiza, per concludere l'itinerario con la tappa inedita a Napoli per l'intera giornata, dando modo ai crocieristi di visitarla senza fretta, prima del rientro a Livorno il venerdì successivo.

È un altro passo del crescente impegno della Msc - sua a livello di crociere che a livello di merci - nel porto di Livorno, dopo che la società ginevrino-napoletano di Gianluigi Aponte - attraverso la Marinvest - si è aggiudicata il bando per la privatizzazione di Porto 2000, dunque per la gestione del porto

passeggeri, insieme a Moby e Ltm.

Intanto la stagione crocieristica va avanti: Msc Fantasia partirà da Livorno per l'ultima crociera il 18 ottobre e farà ritorno sempre a Livorno il 25 ottobre, prima di prepararsi a salpare verso il Sud America, dove trascorrerà tutta la successiva stagione invernale.

La nave è stata ribattezzata dalla compagnia come la nave delle delizie. È stata progettata per soddisfare le esigenze di una vasta gamma di ospiti in crociera, in particolare le famiglie, ma vanta anche un'ampia scelta di strutture sportive e di intrattenimento: da campi da tennis e da basket, mini-golf, pista da jogging e palestra a un parco acquatico, simulatore di Formula 1 e cinema 4D.

# Hong Kong perde ancora terreno

Genova - Ultimo trimestre negativo: i container calano a 9,87 milioni di teu.

Genova - Nel secondo trimestre del 2018 i volumi movimentati dal porto di Hong Kong sono calati del 5,2% rispetto all'anno scorso, totalizzando 66,1 milioni di tonnellate. Nel totale dei primi sei mesi la merce è calata del 3% a 131,8 milioni di tonnellate. **I contenitori sono arrivati a 4,98 milioni di teu**, in discesa del 7,3% nel secondo trimestre, mentre nei sei mesi il calo è meno pesante (-3,7%) per un totale di 9,87 milioni di teu.